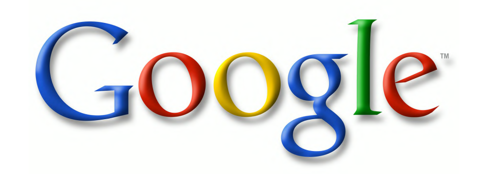


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

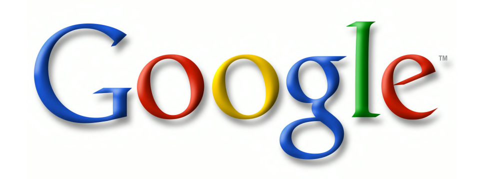
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

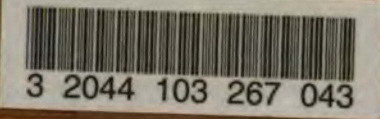
Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`



Victor Jacobs.

Avant-Projet de Loi Maritime Internationale

230
70

30
70



3276

2 85

30
2

AVANT-PROJET

DE

LOI MARITIME

INTERNATIONALE

SOUMIS A L'EXAMEN DES MEMBRES
DU CONGRÈS INTERNATIONAL DE DROIT COMMERCIAL D'ANVERS

PAR

Victor JACOBS
Président de la Section de Droit Maritime de ce Congrès.

BRUXELLES
FERDINAND LARCIER
LIBRAIRE-ÉDITEUR
10, rue des Minimes, 10.

PARIS
G. PEDONE-LAURIEL
LIBRAIRE-ÉDITEUR
13, rue Soufflot, 13.

1886

Reproduction et traduction autorisées.

FILMED BY IDC MAY 1987

A Messieurs les membres du Congrès
international de droit commercial d'Anvers.

MESSIEURS,

Le Congrès international de droit commercial a décidé de poursuivre l'œuvre commencée à Anvers; il a confié à la Commission d'organisation le soin de préparer les travaux d'une seconde réunion.

La Section de cette Commission, qui s'occupe du droit maritime, a reculé, l'an passé, devant l'idée de vous saisir d'un projet de loi internationale ; les débats d'Anvers lui permettent, aujourd'hui, de le tenter.

J'ai cru que le meilleur moyen de rendre ses travaux fructueux était de vous soumettre, préalablement, un avant-projet et de prier chacun de vous de transmettre, au secrétariat de la Commission, les observations critiques et les propositions que la lecture de l'avant-projet lui suggèrera. Saisie de vos appréciations, la Section de droit maritime pourra, sans craindre de se livrer à un labeur stérile, rédiger le projet qui sera soumis aux délibérations du second Congrès de droit commercial.

Mon travail préliminaire vous est adressé en même temps que les *Actes du Congrès d'Anvers*. J'ose vous prier de n'en pas différer l'examen. Plus tôt vos observations parviendront à la Section de droit maritime, plus tôt elle pourra arrêter les bases de nos futures délibérations.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments les plus distingués,

V. JACOBS.

Bruxelles 1er mars 1886.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

1. Le Congrès de droit commercial d'Anvers a discuté, un peu rapidement, la plupart des questions importantes que provoque l'étude du droit maritime; une première réunion de délégués de tant de pays d'Europe, d'Asie et d'Amérique, ne pouvait procéder autrement. Il importait, avant tout, de s'assurer des difficultés que chacun éprouverait à rompre avec des habitudes prises; il fallait s'assurer de l'importance plus encore que du nombre des conflits des lois maritimes des divers peuples.

Ce premier pas est fait et, si conciliants que se soient montrés les divers délégués, il ressort des délibérations du Congrès que l'on n'aboutira à l'adoption d'une loi internationale relative au commerce maritime qu'à la condition de n'y comprendre que le strict nécessaire.

Il importe peu au commerce du monde que les dispositions légales, si nombreuses, édictées dans le seul but de suppléer au silence des parties et d'exprimer leurs intentions présumées, soient les mêmes dans toutes les législations. Il dépend des commerçants d'exprimer toute leur pensée.

Faut-il une stipulation expresse dans la police pour que le contrat d'assurance implique, pour l'assuré qui vend la chose assurée, le droit de céder à son acheteur l'assurance en même temps que la chose? Faut-il une stipulation formelle pour que l'assureur soit tenu des recours des tiers, des risques de guerre, ou bien n'en faut-il pas? La réponse que

chaque loi nationale fait à ces questions est de peu d'intérêt, puisqu'il dépend des contractants d'insérer une réponse contraire dans le contrat, loi des parties.

Les délégués anglais au Congrès d'Anvers ont vivement défendu le concours des assurances multiples, quelle qu'en soit la date; le système contraire, basé sur l'ordre des dates, l'a emporté. Faut-il, au risque d'enlever à la loi internationale l'adhésion du Royaume-Uni, froisser des usages établis, alors que, pour être soumis au système de son choix, il suffit de le vouloir et de l'écrire dans la police?

Accumuler, sans nécessité, les causes de dissentiment, serait vouloir l'insuccès.

Est-ce à dire que la loi maritime internationale ne doive comprendre que les dispositions par lesquelles le législateur commande sans qu'il dépende des commerçants de se soustraire à ses commandements?

Ce serait trop en restreindre l'objet. Les intéressés sont libres de renoncer au bénéfice de certaines dispositions, dictées au législateur par des considérations d'intérêt public : on peut renoncer à un privilège, on peut ne pas invoquer la prescription.

La vraie ligne de démarcation nous paraît être celle-ci : la loi internationale peut comprendre toutes les règles dictées par l'intérêt public, sans qu'il faille distinguer entre les règles auxquelles les intéressés sont libres de se soustraire et celles dont ils ne peuvent s'affranchir.

Même sur ce terrain restreint l'entente serait difficile, s'il fallait arriver à une uniformité complète. Indépendamment des détails d'exécution, qu'on doit abandonner aux lois nationales, il sera nécessaire de s'en référer à celles-ci pour tous les points sur lesquels l'entente internationale n'aura pu s'établir. Ce domaine litigieux se restreindra probablement

petit à petit; en attendant qu'il disparaisse, la loi internationale se bornera à y régler les conflits de lois.

Deux procédés d'entente fonctionneront donc simultanément : l'unification des principes, le règlement des conflits entre principes différents.

Recherchons d'abord les matières où l'on peut nourrir l'espoir d'aboutir, dès à présent, à l'adoption d'une législation uniforme.

2. Le point initial du droit commercial maritime est la définition du navire de mer et de commerce et, par voie de conséquence, la définition de la navigation maritime.

Les codes de commerce ne spécifient pas ce qu'il faut entendre par navire de mer; le Code allemand se borne à prescrire (art. 432) qu' " un registre des navires sera tenu pour les navires destinés au *commerce de mer* qui ont le droit de porter le pavillon du pays ". Il a été entendu, lors de l'élaboration de ce code, que les bâtiments servant au transport des personnes et des marchandises ainsi que les grands bâtiments de pêche doivent être inscrits dans ce registre; les bâtiments de guerre, d'agrément et ceux destinés à la petite pêche (1) n'y figurent pas.

Des dispositions, en date du 13 novembre 1873, ont déterminé, pour chacun des districts maritimes, les limites de la navigation maritime.

(1) Le Code de la marine marchande, publié en Italie le 25 juin 1865 et modifié le 24 mai 1877, admet trois catégories de pêches maritimes : la pêche limitée, qui s'exerce dans les ports, canaux et étangs dont les eaux sont salées et qui sont en communication avec la mer (art. 139); la pêche illimitée, qui se subdivise en pêche côtière (art. 39) et en pêche hors de vue des côtes (art. 144). Les bateaux qui font cette troisième catégorie de pêche sont seuls tenus d'être munis des papiers de bord exigés pour la navigation maritime.

La traduction française d'une partie des articles de ce code se trouve dans l'*Annuaire de législation étrangère 1878*, p. 345, et dans le livre de M. Paul Boselli sur le *Droit maritime en Italie*, p. 284.

Les codes de commerce les plus récents, les Codes espagnol et italien, la Loi belge du 21 août 1879 ne précisent pas davantage ce qu'il faut entendre par navire de mer et de commerce. Nous trouvons néanmoins, dans les travaux préparatoires de la Loi belge, un échange d'explications qui peut nous servir de guide.

Interpellé le 6 février 1877, à la Chambre des Representants, sur le point de savoir si les navires qui vont à la grande pêche sont des bâtiments de mer, M. DeLantsheere, ministre de la justice, répondit qu'ils le sont évidemment. Le rapporteur de la commission ajouta : " Le livre II du Code de commerce sera applicable à tous les bâtiments consacrés à une véritable navigation maritime. Ces règles ne sont pas applicables aux petites embarcations de plaisance et aux petites embarcations de pêche qui ne passent guère de temps en mer, pas plus qu'elles ne sont applicables à des navires de plus grande dimension, mais qui sont attachés à un seul port, tels que sont les remorqueurs (1). Tout ce qui est véritable navigation maritime, navigation de quelque durée, par exemple la grande pêche, tombe évidemment sous l'application des règles du titre II du Code de commerce. Cela a été compris ainsi sous l'ancien Code et, à cet égard, ni la commission, ni le gouvernement n'ont entendu déroger à ce qui est établi. "

Ces déclarations ne furent pas contredites. Elles sont conformes, en ce qui concerne les remorqueurs, à l'opinion de M. Bédarrides (n° 47). M. Desjardins (I, n° 36) s'en écarte ; il adhère à la doctrine énoncée dans un arrêt de la Cour de

(1) L'arrêt rendu le 8 décembre 1884 par la Cour d'appel de Bruxelles distingue entre les remorqueurs de petite dimension, qui servent uniquement à remorquer les bateaux d'intérieur, et les autres remorqueurs. (*Pasic.* 1885, II. 115.)

cassation de France, d'après lequel " il faut entendre par bâtiment de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière „. (Rej. 20 fév. 1844. Dalloz Rep. V° Droit maritime, n° 1868.)

Cette dernière distinction nous semble plus rationnelle ; tout bâtiment destiné à naviguer sur les eaux maritimes, dans un but de lucre, doit être soumis à la loi commerciale maritime, à moins que, à raison de l'exiguïté du tonnage, le législateur ne juge à propos de faire exception à la règle.

Les eaux maritimes comprennent les eaux de la mer et certaines fractions des fleuves où la marée se fait sentir. Il appartient à chaque pays de déterminer la limite au delà de laquelle ces eaux intérieures doivent être assimilées aux eaux maritimes proprement dites.

On confond parfois les navires de mer avec les navires qui doivent être soumis à la loi commerciale maritime. La distinction à faire entre eux est essentielle. Les grands yachts de plaisance, les navires de guerre sont évidemment des navires de mer, ce ne sont pas des navires de commerce; leur appliquer toute la loi commerciale maritime serait déraisonnable, leur refuser la qualification de navires de mer ne le serait pas moins.

Il nous paraît qu'il y a lieu d'inscrire, en tête de la loi maritime internationale, une disposition ainsi conçue :

" Les navires de mer sont ceux qui sont destinés à la navigation maritime ; en chaque pays la loi détermine jusqu'où cette navigation s'étend.

" Sont soumis à la loi commerciale maritime les navires de mer destinés au transport des personnes ou des choses, à la pêche, au remorquage ou à toute autre opération lucra-

tive, à moins que leur tonnage ne soit inférieur à la limite déterminée par la loi de leur pavillon. „

La limite de tonnage permet de ne pas emprunter au Code allemand la distinction, de moins en moins aisée, entre la grande et la petite pêche.

Les navires d'un tonnage inférieur à la limite et tous les navires d'agrément resteront sous l'empire du droit commun ou du droit spécial édicté par les lois nationales; il est utile néanmoins que la loi internationale soumette tous les navires de mer à certaines dispositions de la loi commerciale maritime, telles que celles relatives à la faculté d'abandon, à l'abordage, au sauvetage et à l'assistance.

Il ne doit être apporté d'exception à cette règle que pour les navires de guerre (1). Le moment n'est pas venu où l'entente pourra s'établir à leur égard. Il est admis, en général, qu'un Etat n'est pas civilement responsable du dommage causé par la faute de ses fonctionnaires, lorsqu'il agit comme puissance souveraine, *jure imperii* (2); il répond de ses préposés lorsqu'il agit comme gestion domaniale, *jure*

(1) Le *Merchant shipping act* n'est pas applicable aux bâtiments de guerre (art. 4).

(2) Il est de jurisprudence en Belgique que l'article 1384 C. civ. constitue une règle de droit privé, sans application à l'Etat agissant comme gouvernement. (C. cass. 26 juillet 1877, 2 août et 9 décembre 1880, *Pasic.* 1877, I. 372. *Belg. jud.* 1880, 1281. *Pasic.* 1881, I. 14. C. Bruxelles 9 août et 10 déc. 1877. *Pasic.* 1878, II. 81 et 348.)

La même règle est admise en France par le Conseil d'Etat (5 mars 1880) et par le Tribunal des Conflits (8 fév. 1873, 4 août 1877).

Elle prévaut en Suisse (Tribunal fédéral, 25 mars 1882, *J. du Pal.* 1883, II, p. 67) et en Italie (C. de Palerme, 12 mars 1883, *J. du Pal.* 1884, II, p. 18)

L'Aréopage d'Athènes a décidé récemment (arrêt n. 68 de 1885. *Revue intern. de droit marit.* I, p. 402) que les art. 435 et 436 du Code grec s'appliquent à la collision entre un navire de guerre et un navire de commerce.

gestionis (1). Même à ce dernier titre, la compétence des tribunaux étrangers est très discutée (2).

Les navires soumis à la loi maritime ne doivent pas cesser de l'être parce qu'ils franchissent les limites assignées à la navigation maritime ; mais il ne faut pas confondre cette loi avec les règlements de police, qui diffèrent le plus souvent pour les eaux maritimes et les eaux intérieures. Le règlement de police a un caractère local ; il ne régit que les lieux pour lesquels il est édicté ; le règlement des eaux maritimes oblige tous les navires, de mer ou de rivière, qui se trouvent dans les eaux maritimes, et, réciproquement, le règlement des eaux intérieures régit tous les navires qui flottent sur les eaux intérieures. La loi, au contraire, a un caractère en quelque sorte personnel puisque les navires, doués d'un nom, d'une nationalité, d'un domicile ou port d'attache, ont une quasi personnalité ; la loi maritime doit suivre les navires de mer, quelles que soient les eaux où ils se trouvent ; la loi qui régit les autres navires doit les régir, même dans les eaux maritimes.

La loi internationale exprimera cette distinction de la façon suivante :

« Les navires restent soumis à la législation qui les régit, quelles que soient les eaux où ils naviguent ; ils sont soumis aux règlements de police des eaux où ils se trouvent. »

(1) C. cass. belge, 1er déc. 1881 et 25 mai 1882. (*Pasic.* 1881, I. 415. 1882, I. 137.) C. cass. Turin, 16 mars 1883 (*J. du Pal.* 1884, II. 8.) Conseil d'Etat français, 25 février 1881 (S. 1882, 2. 55, et 11 août 1861 (D. P. 1862, III. 19.) Cette dernière décision a condamné l'Etat à indemniser les propriétaires du *William Cory*, chargé de la pose d'un câble sous-marin, du préjudice causé par la frégate *Le Gomer* qui, obligée par contrat d'assister le *William Cory*, l'avait abordé par suite d'une fausse manœuvre.

(2) C. Bruxelles, 30 décembre 1840 (*Pasic.* 1841. II. 33). Projet de loi soumis au Reichstag allemand par le Bundesrath. (*Journ. de droit intern. privé* 1885, p. 645.)

3. Ayant ainsi déterminé les lois et règlements auxquels le navire est soumis, la loi internationale doit se préoccuper de constater l'identité, la nationalité et la propriété du navire.

Il est essentiel qu'aucun doute ne puisse subsister à cet égard et que le changement de nationalité ou de propriétaire ne puisse s'opérer qu'avec des garanties de publicité de nature à sauvegarder les droits des tiers.

Les lois nationales détermineront où, quand et comment ces garanties seront données ; la loi internationale se bornera à exiger qu'elles le soient.

Nous proposons la rédaction suivante:

" Il est tenu des registres publics, destinés à l'inscription des actes de propriété des bâtiments maritimes; chacun de ces actes indiquera : le nom du navire, sa nature, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de sa construction, la date et le mode de sa nationalisation, son port d'attache, ses armateurs, les noms et la nationalité de ses propriétaires, la date de l'inscription au registre.

" Le capitaine doit avoir à son bord un certificat ou acte de nationalité contenant copie des mentions inscrites au registre à l'époque où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port d'attache ; les conservateurs des registres porteront ces mentions sur l'acte de nationalité, en indiquant, pour chacune, la date à laquelle ils l'y porteront.

" Les aliénations volontaires, même de simples parts indivises, n'auront d'effet à l'égard des tiers qu'à partir de la date où l'inscription en aura été faite au registre. "

Les législations maritimes modernes ont toutes, à l'exemple de l'Angleterre, décrété la création d'un registre, accessible au public, où sont inscrits les navires destinés au commerce de mer qui ont le droit de porter le pavillon du pays.

Le décret du 27 vendémiaire an II prescrit aux proprié-

taires de bâtiments de mer de trente tonneaux et au-dessus de se faire délivrer, au bureau des douanes du port d'attache, un acte de francisation, extrait du registre où sont inscrites les déclarations de construction, mesurage, description et propriété ordonnées par ce décret. Les ventes de parties du bâtiment doivent être inscrites au dos de l'acte de francisation par le préposé du bureau.

Le Code de commerce néerlandais (art. 309) n'admet le transfert de la propriété, totale ou partielle, d'un navire qu'en vertu d'un acte transcrit sur les registres publics à ce destinés.

Le Code allemand (art. 432) prescrit aussi la tenue d'un registre public des navires destinés au commerce de mer.

Ces lois ne précisent pas les conséquences de l'omission de l'inscription au registre.

La Loi belge du 21 août 1879 (art. 2) est plus explicite : „ L'acte (de vente) est transcrit en entier sur un registre à ce destiné, au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers. Jusque-là il ne peut être opposé aux tiers qui ont contracté sans fraude. „

Le Code espagnol (art. 22) contient une disposition identique, mais, d'autre part, il considère comme valide, vis-à-vis des tiers, la vente conclue à l'étranger, devant le consul d'Espagne, pourvu qu'elle soit transcrite sur le registre du consulat ; le consul doit, immédiatement, transmettre copie authentique (art. 578) de l'acte au Registre Commercial du port d'attache.

Les deux articles doivent se combiner en ce sens que l'acte ne peut être opposé aux tiers qu'à la double condition d'être inscrit au registre du consulat et au Registre Commercial.

Le Code italien de 1882 contient des dispositions analogues ; il défend aux fonctionnaires, chargés de la tenue des regis-

tres, d'y inscrire la mutation si l'acte de nationalité ne leur est pas présenté ; il les oblige à mentionner l'aliénation sur cet acte.

Si le navire vendu dans le royaume est en voyage à l'étranger, l'administration de la marine transmet copie du titre au consul italien du port où le navire se rend, pour que l'aliénation soit mentionnée sur l'acte de nationalité (art. 489).

L'aliénation d'un navire italien, faite à l'étranger, doit l'être chez le consul italien, puis être transcrite dans le registre du consulat ; le consul transmet au bureau du port d'attache une copie légalisée de l'acte d'aliénation (art. 483).

L'aliénation n'a d'effet, à l'égard des tiers, qu'à dater de l'inscription sur l'acte de nationalité; en cas de concours de plusieurs aliénations, la date de la mention sur l'acte de nationalité détermine la préférence (art. 483).

Les hypothèques maritimes, introduites successivement dans la plupart des pays, doivent être inscrites sur un registre du même genre; la Loi française des 10-21 décembre 1874 en prescrit l'inscription au registre et la mention sur l'acte de francisation; cette seconde formalité a été abolie par la Loi du 10 juillet 1885 (art. 6); elle n'est exigée ni dans les Pays-Bas (C. N. art. 315), ni en Prusse (1), ni en Belgique (Loi de 1879, art. 139, 142); l'hypothèque y prend rang du jour de l'inscription au registre.

Le Code italien admet, sous le titre de nantissement, la garantie qu'on nomme ailleurs hypothèque maritime; le contrat de nantissement n'a, comme l'aliénation, d'effet, vis-à-vis des tiers, que s'il est, à la fois, transcrit sur le registre

(1) L'art. 780 du Code allemand laisse aux lois particulières des divers Etats le soin de décider s'il y a lieu d'admettre un droit de gage sur le navire en vertu de la volonté des parties ; l'art. 59 de la loi qui a promulgué ce Code en Prusse, y a organisé l'hypothèque maritime.

Le nouveau Code espagnol n'admet pas l'hypothèque maritime.

du bureau maritime et mentionné sur l'acte de nationalité du navire (art. 485).

La créance privilégiée du prêteur à la grosse doit aussi être inscrite au registre et annotée sur l'acte de nationalité (art. 484, 677).

4. Ce cumul de garanties, ce luxe de précautions, a-t-il sa raison d'être? ou bien le législateur français de 1885 a-t-il eu raison de simplifier, à l'exemple des législateurs belge, prussien et néerlandais ?

S'il ne s'agissait que des aliénations, hypothèques ou gages, constitués au port d'attache, il n'y aurait aucun inconvénient à exiger, dans l'intérêt des tiers, la double formalité de l'inscription au registre et de la mention sur l'acte de nationalité. Il en est autrement quand le registre et l'acte de nationalité ne sont pas réunis dans un même lieu, soit que le propriétaire, resté au port d'attache, vende ou engage le navire en cours de voyage, soit que le capitaine, en pays étranger, veuille vendre ou hypothéquer le navire.

La Loi française de 1874 (art. 26) avait cherché à parer à quelques-uns des inconvénients de cette situation en faisant inscrire, sur le registre, avant le départ du navire, une hypothèque éventuelle; l'hypothèque réalisée, dans ces limites, en cours de voyage, était mentionnée par le consul sur l'acte de francisation.

Ce palliatif a été abandonné et l'on en est revenu à la seule inscription au registre.

Les formalités inutiles doivent être proscrites. La mention faite sur l'acte de nationalité n'a d'utilité que pour ceux qui traitent avec le capitaine, en cours de voyage; il leur est aisé de télégraphier au port d'attache pour s'assurer du vrai propriétaire du navire et des charges qui le grèvent. Pour sau-

vegarder complètement leurs intérêts il suffit de leur permettre d'obtenir, par voie télégraphique, une inscription provisoire de vente ou d'hypothèque, à régulariser dans un délai raisonnable. L'inscription définitive rétroagira à la date de l'inscription provisoire si l'acte de vente ou d'hypothèque, transmis dans l'intervalle au port d'attache, est reconnu régulier.

Donner, comme le fait le Code italien, la date de l'annotation inscrite sur l'acte de nationalité à toutes les ventes faites et aux hypothèques consenties pendant le voyage, soit par le capitaine à l'étranger, soit par le propriétaire au port d'attache, c'est évidemment sacrifier les secondes aux premières, puisque le capitaine est en possession de l'acte de nationalité, tandis que le propriétaire en est éloigné. Une hypothèque postérieure, consentie par le capitaine, primera l'hypothèque antérieure, constituée par le propriétaire.

Renverser les rôles et ne s'attacher qu'à la date de l'inscription régulière au registre du port d'attache, serait paralyser le capitaine, toujours exposé à se voir devancer par le propriétaire.

Donner le pas à l'acte qui réunira le premier la double condition de publicité, c'est laisser tous les intéressés dans l'incertitude en une matière qui requiert la sécurité.

Nous ne voyons de solution pratique et rationnelle que dans l'inscription provisoire par télégramme, à régulariser dans un délai donné. Déjà, en Angleterre, la justice n'admet le caractère privilégié de l'emprunt à la grosse, contracté par le capitaine en cours de voyage, que si, pouvant en référer au propriétaire du navire, il l'a fait, préalablement à l'emprunt. De même la loi internationale ne donnera, vis-à-vis des tiers, date certaine à l'aliénation volontaire du navire, à l'hypothèque, au nantissement, au mort-gage, au privilège

conventionnel consentis par le capitaine (nous lui supposons des pouvoirs suffisants pour conclure de tels contrats), que lorsqu'il en aura référé par câble au propriétaire du navire et lorsque celui-ci y aura donné son consentement en requérant une inscription provisoire, à régulariser quand l'acte pourra être transmis au conservateur du registre. Le propriétaire consignera au conservateur la somme nécessaire pour les frais de l'inscription et pour la dépêche télégraphique par laquelle ce fonctionnaire annoncera à l'intéressé, acheteur ou prêteur, l'inscription prise. Cet intéressé, ainsi garanti, passera aussitôt l'acte et en enverra une expédition au conservateur pour l'inscription définitive; celle-ci aura lieu d'office, sans autres frais, au reçu de l'acte.

Afin de rendre ce système applicable à toutes les législations, qu'elles admettent l'hypothèque maritime, le nantissement, le prêt à la grosse conclu par le propriétaire, le privilège conventionnel ou le mort-gage, nous proposons une disposition ainsi conçue :

„ Les actes d'hypothèque, de nantissement, de mort-gage, de privilège conventionnel, d'emprunt à la grosse, contractés par le propriétaire du navire, seront, dans les pays dont la législation autorise ces divers actes, inscrits au registre et ne pourront être opposés aux tiers qu'à dater de cette inscription.

„ Il pourra être pris, à la demande du propriétaire du navire, des inscriptions provisoires et conservatoires en cas de vente volontaire, d'hypothèque, de nantissement, de privilège conventionnel ou de mort-gage consentis, en cours de voyage, par le capitaine. Ces inscriptions devront être régularisées dans un délai à déterminer par la loi nationale. „

Nous réservons au capitaine, pour pourvoir aux besoins pressants du navire, la ressource de l'emprunt à la grosse ; aux créanciers restera ouverte la voie de la saisie et de la vente judiciaire.

5. La vente forcée, régulièrement provoquée, doit toujours être valide vis-à-vis de l'acquéreur, mais il faut se préoccuper de ce que deviennent, en ce cas, les droits des créanciers ayant hypothèque, nantissement ou privilège sur le navire.

Ces droits doivent être respectés, que le navire change seulement de propriétaire ou qu'il change à la fois de propriétaire et de nationalité. C'est d'après la loi du pavillon que portait le navire avant la vente, que ces droits doivent être appréciés ; mais, d'après quelle législation l'acquéreur doit-il faire la purge pour se libérer envers les créanciers du navire? Ce ne peut être que d'après la loi du lieu où s'est faite la vente judiciaire; il s'agit là d'une question de procédure et l'acheteur ne peut suivre que la procédure du lieu où il achète; il serait déraisonnable de lui demander de se transporter au port d'attache pour purger son acquisition.

Ces diverses idées sont rendues par le texte suivant :

" En cas de vente du navire, soit à l'intérieur du pays dont il porte le pavillon, soit à l'étranger, la propriété n'est transmise qu'avec la charge des hypothèques, privilèges et autres droits réels qui affectent le navire.

" En cas de vente forcée l'acquéreur fait la purge, au lieu de la vente, en suivant la procédure usitée en ce lieu.

" Si le navire change de nationalité, toutes les mentions inscrites sur l'ancien registre seront transportées sur le nouveau; le changement de nationalité ne portera aucun préjudice aux droits antérieurs sur le navire. "

6. Les seuls privilèges dont nous requérions l'inscription au registre sont ceux du créancier-gagiste (nantissement) et du prêteur à la grosse quand l'emprunteur est le propriétaire. Aucune législation jusqu'ici n'a requis l'inscription des autres créances privilégiées, soit sur le registre, soit sur l'acte de

nationalité. La loi internationale n'a pas pour mission de devancer les progrès des lois nationales; elle doit les suivre et emprunter à chacune ce que l'expérience a sanctionné.

Nous ne chercherons pas davantage à insérer dans la loi internationale une énumération, ni encore moins un ordre des privilèges sur le navire, le fret ou le chargement. Les lois nationales sont trop divergentes à cet égard pour espérer une prompte entente. En Angleterre, le rang dépend de l'appréciation du juge; en Allemagne, en France, en Italie, en Belgique, en Espagne, en Portugal, dans les Pays-Bas, la loi règle l'ordre des créanciers privilégiés, mais elle le fait diversement; engager la loi internationale dans ce dédale serait infailliblement l'y égarer.

Réservons cette unification pour l'avenir et contentons-nous ici de tracer une règle pour vider les conflits de lois.

Cette règle, adoptée par le Congrès d'Anvers, sera ainsi conçue :

" Pour tous les points non réglés par la loi internationale, on suivra, en tous pays, à l'effet de trancher les contestations relatives à la propriété d'un navire, aux hypothèques, aux privilèges et autres droits réels sur ce navire, la loi du pavillon qu'il portait au moment où le droit a été constitué.

" Il en sera de même pour les contestations relatives aux privilèges sur le fret ou le chargement du navire. "

La loi nationale décidera donc si l'hypothèque, prise sur le navire, s'étend au fret (1), si elle se reporte sur l'indemnité d'assurance, si l'on peut prendre hypothèque sur un navire en construction, etc.

(1) Le Code maritime finlandais du 9 juin 1873 fait porter le privilège non seulement sur le fret, mais sur les contributions aux avaries et sur les dommages-intérêts revenant aux armateurs pour avaries faites au navire pendant le voyage (art. 13).

Le Code de la marine marchande italienne (art. 48, § 2) porte : " Hormis le cas de vente judiciaire, aucun navire italien ne peut être vendu à un étranger ne réunissant pas les conditions requises pour être propriétaire d'un navire italien, sans une permission d'enlever le pavillon. " L'autorité maritime ou consulaire peut s'opposer à l'enlèvement du pavillon s'il existe des créances inscrites sur le navire ou des oppositions de créanciers privilégiés, ou enfin si le vendeur ne dépose pas somme suffisante pour faire face aux salaires, à la subsistance et aux frais de rapatriement de l'équipage.

La vente volontaire d'un navire italien, faite à l'étranger, sans que le permis ait été délivré, est aujourd'hui considérée comme nulle en Italie, comme valable partout ailleurs. Elle forme l'objet d'un conflit de lois. L'article 3 de l'avant-projet mettra un terme à ce conflit; son adoption aura pour conséquence que la vente, régie par la loi du pavillon, sera jugée nulle par les tribunaux de tous les pays qui auront adhéré à la loi internationale.

7. Le Congrès d'Anvers a admis sans contestation que " la loi du pavillon détermine l'étendue de la responsabilité ou de la garantie du propriétaire du navire, à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage ".

La nature et la limite de cette responsabilité sont l'objet d'appréciations diverses : est-ce une responsabilité d'ordre public, ou bien peut-on y déroger chaque fois que les rapports entre le propriétaire ou le capitaine du navire et les tiers sont l'objet d'une convention? la responsabilité est-elle illimitée, ou bien doit-elle ne pas dépasser certaines bornes?

Les lois nationales contiennent, à ce dernier point de vue, des stipulations formelles; la plupart permettent au propriétaire de se décharger de toute responsabilité des faits d'au-

trui par l'abandon du navire et du fret; jusqu'ici ces lois sont muettes par rapport à la nature de la responsabilité. Les tribunaux, chargés d'appliquer la loi du pavillon, devront, en ce cas, se pénétrer de l'esprit de la législation étrangère applicable, en s'aidant de la jurisprudence du pays.

Convient-il de combler cette lacune des lois nationales par une disposition de la loi internationale? On ne réussirait probablement pas, à l'heure actuelle, à le faire d'une façon complète.

Faut-il le tenter pour les points au sujet desquels l'entente paraît le moins difficile?

Le Congrès d'Anvers a voté l'interdiction de toute clause d'irresponsabilité dans les contrats d'affrètement, connaissements ou autres conventions :

1° Pour tous faits des capitaines ou préposés qui tendraient à compromettre le parfait état de navigabilité du navire ;

2° Pour tous ceux qui auraient pour effet de causer des dommages par vice d'arrimage, défaut de soins ou incomplète délivrance des marchandises confiées à leur garde ;

3° Pour toute baraterie, tous faits ou négligences ayant le caractère de la faute lourde.

La première de ces dérogations à la liberté des conventions se justifie comme mesure protectrice de la vie humaine, mais elle n'échappe à la contradiction que si elle est restreinte au capitaine choisi par l'armateur et aux hommes de l'équipage engagés par le capitaine de son choix.

La question est fort délicate quant au capitaine désigné, en cours de voyage, par le consul et aux matelots engagés par ce capitaine. La base de la responsabilité de l'armateur est le mauvais choix du préposé ; comment interdire à un commettant de se dégager de la responsabilité des actes d'un préposé qu'il n'a pas commis ?

La seconde exception admise par le Congrès d'Anvers n'a pas pour but de sauvegarder l'existence de l'équipage et, le cas échéant, des passagers ; aussi n'a-t-elle pas obtenu une adhésion unanime. Néanmoins il semble que l'armateur, assez malheureux dans le choix de ses préposés pour mettre la main sur des hommes incapables de charger et de décharger convenablement la cargaison et de veiller sur elle en cours de voyage ou trop négligents pour le bien faire, ne peut faire retomber sur les chargeurs les conséquences de ses mauvais choix.

Les autres fautes commises en cours de voyage rentrent dans les catégories suivantes :

1) Fautes nautiques, c'est-à-dire mauvaise direction donnée au navire, fausse manœuvre occasionnant un abordage, un échouement, une voie d'eau ou tout autre sinistre ;

2) Inobservation des règlements quant aux feux, signaux, manœuvres et autres prescriptions règlementaires ;

3) Contraventions aux prescriptions militaires, de police, fiscales, douanières et sanitaires des ports de départ, d'escale, de relâche ou de destination ;

4) Détournement de marchandises chargées ou simulation, par délivrance de faux connaissements, de marchandises non mises à bord ; reconnaissance frauduleuse de poids, quantités ou qualités supérieures à la réalité des marchandises embarquées ; vente, en cours de voyage, d'une partie de la cargaison sans que les besoins pressants du navire justifient cette mesure.

Le Congrès d'Anvers a proposé, en ce qui concerne ces fautes si variées, de résoudre le problème des clauses d'irresponsabilité par une distinction entre la faute lourde et la faute légère. Le propriétaire du navire ne pourrait se décharger d'avance, par une stipulation conventionnelle, de

la responsabilité qui, naturellement, lui incombe, vis-à-vis des chargeurs, à raison des fautes lourdes de ses préposés ; il pourrait se libérer des conséquences de leurs fautes légères, considérées comme inhérentes à la nature humaine.

Cette solution a le mérite et le défaut d'être un peu vague ; rien de plus difficile, en effet, que de tracer, sur l'échelle des fautes, la ligne de démarcation entre les fautes lourdes et les fautes légères ; rien, d'autre part, de plus rationnel que de faire une large part à l'appréciation du juge, quand les deux solutions extrêmes, la liberté complète comme l'interdiction absolue, prêtent, à un égal degré, le flanc à la critique.

Ne rien décider à l'égard des fautes les plus nombreuses n'est-ce pas, plus complètement encore, s'en rapporter à l'appréciation des juges, que n'éclairera aucun texte, ni de la loi internationale, ni de la loi nationale applicable ?

Il faut opter entre l'adoption d'une solution intermédiaire équitable, dans le genre de celle du Congrès d'Anvers, et l'ajournement. Nous rédigeons le projet de loi maritime internationale dans les deux hypothèses ; on adoptera la première si l'entente s'établit sur un juste milieu, la seconde si le défaut d'entente fait remettre toute décision à plus tard.

Il nous paraît que l'exclusion de la faute lourde rend inutiles les dispositions relatives à la bonne navigabilité du navire, à l'arrimage ou à la délivrance ; si le propriétaire peut, en thèse générale, s'affranchir de la responsabilité des fautes légères de ses préposés, il doit le pouvoir même en ces matières.

On assurerait davantage encore le triomphe de l'équité en autorisant le juge, s'il y a doute sur le caractère grave ou léger de la faute, à faire peser sur le propriétaire du navire, abrité par une clause d'irresponsabilité, une responsabilité partielle.

Conventionnellement irresponsable des fautes du capitaine

qu'il n'a pas choisi et des préposés inférieurs engagés par ce capitaine, le propriétaire redevient responsable du jour où il a ratifié la nomination faite par le consul, c'est-à-dire du jour où, pouvant rendre le commandement de son navire à un capitaine de son choix, il laisse ce commandement au capitaine nommé par le consul.

Il ne paraît pas nécessaire de dire ici, comme le fait le Code allemand (art. 452), que le propriétaire reste responsable de l'acte du capitaine quand ce dernier a agi en vertu d'une procuration spéciale du propriétaire. Il ne s'agit pas là de responsabilité civile, mais de responsabilité directe du mandant.

L'abandon libère des engagements du capitaine comme de la responsabilité de ses fautes. Le Code espagnol (art. 588), distingue, comme le faisait Valin (sur l'art. 2, t.VIII. L. II, de l'Ordonnance), entre les engagements du capitaine qui ont profité au navire et ceux qui ne lui ont pas profité. Cette distinction est contraire à la nature du droit d'abandon, véritable séparation des patrimoines de l'armateur, isolant sa fortune de mer de sa fortune de terre.

8. Le capitaine, fût-il propriétaire ou co-propriétaire du navire, ne peut, en aucun cas, se prévaloir de cette seconde qualité pour échapper, en tout ou en partie, à la responsabilité de ses actes par l'abandon du navire et du fret ; c'est la responsabilité civile, ou par ricochet, dont on se décharge ainsi, ce n'est jamais de la responsabilité directe incombant à l'auteur d'un acte fautif.

Que décider par rapport aux engagements pris par le capitaine pour le navire et l'expédition? Les textes du Code français (art. 216), du Code belge (art. 7), du Code italien (art. 491), décident que le capitaine, co-propriétaire du navire, est, dans la mesure de sa co-propriété, personnellement responsable de tels engagements.

Nous n'apprécions pas les motifs de cette demi-mesure. Si le capitaine est tenu à raison d'un engagement personnel, il doit l'être pour l'engagement tout entier; s'il n'a agi, au contraire, que comme mandataire d'une communauté de co-propriétaires, pourquoi serait-il plus directement responsable que ses co-propriétaires ?

Il faut ne pas confondre ses deux qualités ; s'il n'a pas agi comme mandataire, il doit être personnellement responsable, ne fût-il propriétaire d'aucune fraction du navire ; s'il a agi comme mandataire, l'acte est étranger à sa qualité de propriétaire, il ne peut, à ce dernier titre, être tenu d'aucune responsabilité dont les autres co-propriétaires sont dégagés. Il doit pouvoir se libérer par l'abandon.

9. La loi internationale peut faire un utile emprunt à la loi française du 12 août 1885. D'après cette loi la faculté d'abandon existe vis-à-vis de l'Etat, propriétaire d'un port ou d'une rivière que le navire a endommagé ou obstrué par accostage ou échouement (1).

Le Congrès d'Anvers a adopté une résolution de nature à améliorer encore la situation des armateurs ; il leur donne le choix de se libérer, soit par l'abandon effectif du navire et du fret, soit par le payement de leur valeur au moment de la poursuite.

Il faut éviter que les lenteurs de la procédure n'influent sur le montant de l'abandon ; c'est à l'origine de la poursuite qu'il faut se placer pour déterminer les droits respectifs des parties. Le propriétaire du navire, qui finit par faire abandon, doit être considéré comme ayant été, pendant le procès, le *negotiorum gestor* de son adversaire ; il doit lui remettre les

(1) La Cour de cassation de Belgique avait décidé déjà que le droit d'abandon existe, même vis-à-vis de l'Etat, notamment quand le navire abordé est un bateau-pilote. (24 novembre 1881. *Pasic.* 1881, I. 398.)

frets, fruits du navire, en compensation du dépérissement de la chose et du retard mis à l'abandonner ; s'il préfère payer la valeur qu'avait le navire au commencement du procès, cette valeur doit être augmentée des intérêts, comme l'eût été une somme allouée à titre de dommages-intérêts (1).

De même, si le navire périt après l'intentement du procès, l'indemnité d'assurance doit être abandonnée, au lieu et place du navire ; on reconstitue ainsi rétroactivement la situation, telle qu'elle eût dû être réglée au commencement des procédures si le propriétaire du navire n'avait pas contesté à tort la prétention de son adversaire. Il n'a été, pendant le litige, que le gérant d'affaires de celui à qui il finit pour faire abandon.

10. Quoi qu'il en soit de la valeur des clauses d'irresponsabilité, nul ne conteste que, en principe et en l'absence de toute clause de ce genre, le propriétaire du navire est responsable des fautes commises par le capitaine et l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions.

Que décider des fautes du pilote et du remorqueur?

Le Congrès d'Anvers n'a pas tranché ces questions. Il serait utile que la loi internationale les résolût, plutôt que de s'en référer à la loi du pavillon du navire ou à la loi du lieu où la faute est commise.

Le problème est plus simple pour le remorqueur que pour le pilote, par le motif que la remorque n'est jamais obligatoire.

(1) La jurisprudence belge est contraire à cette innovation. C. Bruxelles 12 février 1885, *Pasic.* 1885. II, 181. La jurisprudence française admet que le propriétaire peut, jusqu'au moment de la poursuite, exposer son navire aux risques de la navigation sans perdre le droit de faire abandon; après la poursuite il ne le peut plus. Req. 31 déc. 1856, C. Poitiers 3 juillet 1876, D. P. 1857, I. 188; 1877, II, 70. Valroger N. 274.

Un projet de réponse à la question 12 du *Questionnaire* soumis au Congrès d'Anvers, la résolvait ainsi :

" Le propriétaire du navire est responsable des fautes commises pendant le remorquage, soit par son équipage seul, soit par son équipage et celui du remorqueur. Il n'est pas responsable des fautes commises, pendant le remorquage, par le remorqueur seul, sans aucune participation du remorqué. "

La jurisprudence belge est contraire à cette proposition. Elle admet (1) que le remorqueur et le remorqué ne forment, vis-à-vis des tiers, qu'une seule individualité, de telle sorte que le capitaine du navire remorqué est responsable envers eux des fautes du remorqueur, sauf son recours contre ce dernier.

Le remorqueur, en effet, n'est, en général, qu'un instrument de traction, comme l'est un cheval de halage pour un bateau, un cheval de renfort pour un véhicule. Le capitaine du remorqué peut déléguer son commandement, sous sa responsabilité, au capitaine du remorqueur, comme il le déléguerait au second de son propre navire; il n'abdique pas pour cela, entre les mains de son délégué, le droit de diriger et de commander. Où est le pouvoir, là est la responsabilité.

Il n'en est autrement que si, à raison de la multiplicité des bateaux remorqués ou de la supériorité du remorqueur sur le remorqué, simple bateau d'intérieur, il est évident que le remorqué devient une chose inerte, comme un wagon de chemin de fer attaché à une locomotive.

La distinction à faire nous paraît pouvoir être exprimée ainsi :

(1) C. Bruxelles 9 mai 1864, 1er juin 1868, 31 octobre 1878, 8 décemb. 1884. *Pasic.* 1867, II. 119, 1873, II. 316, 1879, II. 254, 1885, II. 115. Caumont V° abordage N. 255. Dalloz, Per. 1873, I. 342, note 1.

“ Le propriétaire du navire remorqué est responsable des fautes commises pendant le remorquage, soit à bord du remorqueur, soit à bord du remorqué, à moins que, par la nature de la remorque, la direction appartienne exclusivement au capitaine du remorqueur; dans ce cas le propriétaire du remorqué n'est responsable que des fautes commises par l'équipage de son navire. „

Qu'en doit-il être du pilote?

Il n'est pas douteux que le propriétaire du navire soit responsable des fautes du pilote que le capitaine s'adjoint librement. C'est un préposé subalterne, comme le timonier, choisi, comme lui, par le capitaine, en vertu des pouvoirs qu'il tient du propriétaire; il fait momentanément partie de l'équipage.

Toute différente est la situation du pilote obligatoire. Ce n'est pas le capitaine qui se l'adjoint, c'est la loi du pays où le navire se trouve qui l'impose, c'est elle qui détermine ses attributions. Aussi le Code de commerce allemand (art. 740) décide-t-il la question en ces termes :

“ Quand le navire s'est trouvé sous la conduite obligatoire d'un pilote lamaneur et que les gens composant l'équipage ont rempli les obligations qui leur incombent, l'armateur n'est pas responsable du dommage qui résulte d'un abordage causé par la faute du pilote. „

Le *Merchant shipping act* (art. 388) édicte la même règle :

“ Aucun propriétaire ou capitaine de navire n'est responsable des dommages occasionnés par la faute d'un pilote titulaire, dans les limites de la circonscription où l'emploi de ce pilote est obligatoire (1). „

(1) Le Code espagnol (art. 834) déclare, en termes généraux, que la présence à bord d'un pilote ne décharge pas le capitaine de la responsabilité de l'abordage survenu pendant que le pilote exerce ses

Qui songerait, en cas d'embargo mis sur un navire, à rendre le propriétaire responsable de l'abordage causé par la faute du préposé auquel l'autorité publique aura confié la direction du navire? Ce ne serait pas plus étrange que d'imposer au propriétaire la responsabilité de cet autre mandataire de l'autorité publique qui se nomme un pilote obligé.

Il va sans dire que la seule présence de ce pilote à bord, avant qu'il ait pris le commandement ou après qu'il l'a abandonné, ne suffirait pas pour décharger le propriétaire du navire de sa responsabilité; elle n'est suspendue qu'autant que le pilote commande, en vertu de la loi.

L'article 363 du Code néerlandais prescrit au capitaine d'employer un pilote partout où la loi, l'usage ou la prudence l'exigent (1).

L'exigence de la loi décharge seule le propriétaire et le capitaine de leur responsabilité; encore ne le fait-elle que pour autant que la loi prescrive au capitaine d'abandonner au pilote le commandement. Si ce dernier n'a d'autre charge que d'assister le capitaine, pour le renseigner

fonctions. La même opinion prévaut aux Etats-Unis (*J. de dr. int. privé* 1877, p. 91 et 264).

Le Code italien de la marine marchande semble adopter la même idée lorsqu'il range, parmi les sous-officiers, dépendant du capitaine et des officiers du bord, le pilote lamaneur pendant tout le temps que la direction du navire lui est confiée (art. 66). D'autre part, ce Code contient une disposition ainsi conçue : " Le pilote qui conduit un navire a le droit d'en fixer la route et de commander toutes les manœuvres de voiles, d'ancres, de cordages, d'amarres, et tout ce qui se rapporte à la sûreté du navire " (art. 201). La Cour de cassation de Florence a décidé, le 23 mars 1876, que l'armateur ne répond pas du pilote obligatoire.

Le Code maritime finlandais se borne à déclarer que, " si l'abordage a lieu pendant que le navire est sous la conduite d'un pilote lamaneur, sa responsabilité sera établie d'après les lois spéciales " (art. 156).

(1) Id. C. ital., art. 504.

ou le guider, la responsabilité reste où reste le commandement.

Il y aura donc lieu d'insérer dans la loi internationale un texte ainsi conçu : " Le propriétaire du navire est responsable des fautes du pilote pris à bord, à moins que l'adjonction d'un pilote ne soit prescrite par la loi et seulement pendant le temps où, en vertu de la loi, il prend la direction du navire. "

11. La loi internationale doit-elle décider si la responsabilité qui incombe au propriétaire d'un navire engendre un lien de solidarité entre les co-propriétaires, dans le cas où le navire appartient à plusieurs personnes (1)?

Les motifs qui peuvent déterminer à exclure, pour le moment, de la loi internationale, tout ce qui se rapporte à la limite de la responsabilité du propriétaire, s'appliquent ici à bien plus forte raison ; l'intervention de la loi internationale ne se justifierait par aucun intérêt sérieux.

12. La résolution votée par le Congrès d'Anvers au sujet de la visite périodique des bâtiments de mer et de la présomption de bonne navigabilité qui, d'après la plupart des législations, en découle, peut utilement être insérée dans la loi internationale ; elle est conçue en ces termes :

" Une visite du navire doit avoir lieu à des intervalles à déterminer par les législations nationales. Le défaut de visite à l'époque légale fera disparaître la présomption de bonne navigabilité du navire. "

Cette rédaction permet à chaque pays de fixer la visite,

(1) Le Code italien de la marine marchande (art. 56) admet cette solidarité pour le payement des taxes et autres droits maritimes ainsi que pour les salaires, les frais de nourriture et de rapatriement de l'équipage.

soit avant ou après chaque voyage, soit après une période déterminée, plus ou moins longue. Une visite par voyage serait une mesure vexatoire vis-à-vis des navires qui font de très courtes navigations.

Le Code italien de la marine marchande exempte de toute visite les bâtiments qui ne naviguent que dans la Méditerranée, à l'exception de ceux qui transportent des passagers ; il espace, de deux en deux ans, la visite des navires en fer, d'un an seulement celle des autres navires (art. 77).

En Angleterre la visite n'est obligatoire que pour les navires qui prennent des passagers. Un Acte du 15 août 1876 permet à des comités locaux de surveillance d'ordonner la visite de tout navire suspect de compromettre, en prenant la mer, la vie de l'équipage, soit à raison du mauvais état du navire, soit par surcharge ou mauvais chargement. Des cours de surveillance jugent si la détention du navire, ordonnée par le comité local, à la suite de la visite, est justifiée.

Aux Etats-Unis la visite n'est exigée que pour les navires qui prennent des passagers, mais le capitaine a l'obligation de prouver que, pendant toute la durée du voyage, il a maintenu le navire en bon état de navigabilité (1).

La Loi allemande du 27 décembre 1872 sur les gens de mer ne prescrit (art. 47) une enquête sur l'état du navire ou des approvisionnements que lorsqu'un officier du navire ou trois hommes de l'équipage, au moins, se plaignent au fonctionnaire compétent de ce que le navire n'est pas navigable ou de ce que les approvisionnements faits pour l'équipage ne sont pas de qualité ou en quantité convenables; ce droit de dénonciation, laissé à l'équipage, est critiqué par M. Lewis (2).

(1) Frignet, N° 575. Valroger, N°s 347, 1598.

(2) *Das deutsche seerecht*, I. p. 172.

Le Code néerlandais (art. 347) n'exige la visite que si le chargeur la requiert avant de confier ses marchandises au capitaine (1).

Il y a intérêt à tracer une règle aux juges chargés de trancher les contestations qui s'élèvent entre les armateurs et leurs assureurs quant au point de savoir si les avaries du navire proviennent de fortunes de mer ou du vice propre.

Faut-il obliger l'assuré, qui réclame de l'assureur son indemnité, à prouver la fortune de mer? faut-il obliger l'assureur à démontrer le vice propre pour échapper à l'obligation d'indemniser? L'une et l'autre solutions semblent trop rigoureuses ; nous ne voyons d'autre moyen de les tempérer que de prescrire des visites périodiques par des règlements dont l'observation emportera présomption de navigabilité, l'inobservation présomption d'innavigabilité.

Le Code italien contient une heureuse innovation; il autorise le ministre à assimiler aux visites officielles les visites de certains bureaux de classification de navires, tels que le *Lloyd* et le *Véritas*. La loi internationale ne doit pas mettre obstacle à ces utiles délégations.

13. La tenue d'un livre ou journal de bord, le dépôt d'un rapport de mer aussitôt le navire arrivé dans le premier port où il peut le déposer convenablement, sont des mesures prescrites par toutes les lois maritimes (2). La loi internationale ne rompra avec les habitudes d'aucun peuple civilisé en traçant les grandes lignes de ces prescriptions nécessaires, laissant aux lois nationales le soin d'en régler les détails.

(1) C. Gand, 6 mars 1883, *pasic.* 1883, II. 339.

(2) Le *Merchant shipping act* (art. 280) dispense les navires qui font le commerce entre les ports de la côte du Royaume-Uni de l'obligation de tenir un livre de bord dans la forme prescrite par le *Board of trade.*

Le Code italien divise le journal nautique en quatre livres: journal général et de comptabilité, journal de navigation, journal de chargement, inventaire de bord (art. 500).

Le Code espagnol (art. 612) oblige le capitaine à tenir trois livres, cotés et paraphés : le livre de navigation, le livre de comptabilité et le livre de chargement. Il prescrit, de plus, au second, qualifié pilote, la tenue du cahier de la boussole, et au machiniste en chef celle du cahier des machines.

Ces prescriptions continueront à être observées sur les bâtiments italiens et espagnols employés au commerce maritime.

L'équipage, souvent illettré, d'un bateau de pêche ne peut être astreint à de telles obligations (C. all. art. 489); c'est dans ce but que nous avons admis que la loi nationale déterminerait le tonnage au-dessous duquel le bâtiment de mer échappe aux prescriptions de la loi commerciale maritime.

Le texte suivant répond à ces diverses préoccupations :

« Tout bâtiment de mer soumis à la loi commerciale maritime doit être muni d'un livre, registre ou journal de bord où sont mentionnées, jour par jour, à moins d'empêchement, toutes les circonstances notables de chaque voyage, à partir du moment où le bâtiment a commencé à charger des marchandises ou du lest jusqu'au moment où le déchargement est achevé.

« La forme du registre et les règles à suivre pour sa tenue sont déterminées par la loi du pavillon.

« Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au port de destination, de faire viser son livre de bord et de déposer son rapport de mer, accompagné de la liste des gens de l'équipage. (C. all. art. 492).

« Le visa est donné par et le rapport est déposé entre les mains de l'autorité locale à ce compétente, à moins que le

capitaine ne préfère s'adresser au consul du pays auquel appartient le navire.

" Le magistrat saisi du rapport doit interroger, hors la présence du capitaine, les gens de l'équipage et, le cas échéant, les passagers, aux fins de vérifier les faits consignés au rapport. (C. ital. art. 518.)

" Il ne le vérifie que par l'interrogatoire du capitaine si celui-ci, après naufrage, s'est sauvé seul dans le lieu où il fait son rapport.

" Les faits relatés dans un rapport de mer, dressé conformément au prescrit de la loi et non contredit lors de la vérification, sont tenus pour vrais jusqu'à preuve contraire. "

14. Le Congrès d'Anvers a admis, et cela ne peut être sérieusement contesté, que : " la loi du pavillon régit, en tous pays, les différends, relatifs au navire et à la navigation, qui se produisent entre les co-propriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et les gens de l'équipage. "

Ce serait compliquer beaucoup et sans profit la loi internationale que de chercher, dès aujourd'hui, à substituer à cette décision une règlementation uniforme des rapports si multiples entre propriétaires de navires, capitaines et autres gens de mer.

15. Le seul point qu'il peut être utile d'arrêter, bien que, ou parce qu'il ne donne pas lieu à contestation, c'est le droit du capitaine de représenter l'armement en justice, comme demandeur et défendeur. Les nécessités du commerce ont consacré (1) cette exception à la règle généralement admise : " Nul ne plaide par procureur, hors le Roi. "

L'idée peut s'exprimer ainsi :

(1) C. ital. art. 510.

« En tout pays le capitaine a qualité pour représenter l'armement en justice, tant en demandant qu'en défendant. »

Le Congrès d'Anvers, traçant les règles à suivre pour vider les conflits des lois, a admis que :

« Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer ou le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sont déterminés par la loi du pavillon, sauf par lui à se conformer, quant à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où il accomplit ces opérations. »

Ici encore — au risque de paraître trop timoré — le moment ne nous paraît pas venu d'aller au delà de cette première étape. Les lois nationales, réciproquement appliquées par les tribunaux des divers peuples, se rapprocheront par ce contact ; un jour viendra où l'unification complète, impossible aujourd'hui, deviendra facile. Le grand pas à faire aujourd'hui consiste à déterminer des pays divers à adopter une loi maritime internationale, si simple, si incomplète qu'elle soit ; le jour où ce sera chose faite, les compléments suivront, chacun à son heure.

16. Est-il utile que la loi internationale règlemente le connaissement ?

Il est d'autant plus naturel de le tenter que les diverses législations ne diffèrent guère à cet égard et que le connaissement est un des principaux instruments du commerce maritime.

La Loi belge contient une heureuse innovation; elle oblige le capitaine à numéroter, par première, seconde etc... les connaissements destinés à celui à qui les marchandises sont adressées ; mais, s'arrêtant trop tôt dans cette voie, elle oblige le capitaine, à qui plusieurs de ces connaissements sont présentés à l'arrivée, à s'adresser à la justice pour faire

nommer un consignataire judiciaire qui, jusqu'à l'issue du conflit, sera dépositaire des objets en litige.

Le Code finlandais semble admettre le même recours à justice (art. 119).

N'est-il pas plus naturel d'obliger le capitaine à remettre les marchandises à celui des réclamants dont le connaissement porte le numéro le moins élevé, sauf aux autres à provoquer eux-mêmes, s'ils s'y croient fondés, la nomination d'un sequestre ?

Le tiré à qui deux porteurs différents présentent, pour acceptation, deux exemplaires d'une lettre de change, n'a pas à saisir la justice ; il accepte la première, sauf au porteur de la seconde à se pourvoir en justice.

Le Code espagnol (art. 716) oblige le capitaine à donner la préférence au porteur du connaissement délivré en premier lieu ; c'est aussi la solution que nous proposons.

Nous avons réuni, dans l'article 10 de l'avant-projet, toutes les stipulations essentielles relatives au connaissement. Il nous a paru inutile d'y prévoir à quel document il faut ajouter foi quand il y a discordance entre deux exemplaires d'un même connaissement (L. belge. art. 43) ou entre le connaissement et la charte-partie.

17. Il y a moins d'intérêt à réglementer la charte-partie que le connaissement par la loi maritime internationale. Sans doute, les contrats d'affrètement sont susceptibles de cession, mais il n'est pas de leur essence de passer de main en main, comme les connaissements ; de plus, les législations présentent à leur égard plus de divergences. Aussi pensons-nous qu'il faut ici se borner à vider les conflits de lois.

Les points essentiels à fixer sont les suivants :

1.) La forme du contrat d'affrètement. Elle serait réglée d'après la loi du lieu où il est conclu et la preuve en

serait partout admissible d'après les modes admis en ce lieu.

2) Le mode de transmission. Il dépendrait, sauf stipulation contraire, de la législation du lieu du contrat.

3) Les règles d'interprétation. Ce seraient, en général, celles du lieu du contrat, à moins d'intention contraire exprimée.

Quant aux opérations, formalités et délais relatifs au chargement et au déchargement, les usages du port de charge et du port de décharge prévaudraient respectivement ; il en serait ainsi notamment pour le calcul de jours de planche, l'appréciation du nombre, du taux et de la nature des surestaries, les frais d'allèges et de mise à bord, la faculté de charger sur le pont, les conséquences d'un départ à charge incomplète, etc.

4) La faculté, pour l'affréteur ou le fréteur, de résilier le contrat (Code allemand art. 581, 582, 583, 584, 585, 586, 630, 631, 634, 636, 638, 641, 642, 643). La loi du lieu où le contrat a été conclu en déciderait.

Ces solutions des conflits de lois forment l'objet de l'article 11 de l'avant-projet.

18. Bien que, pour la plupart des conséquences du contrat d'affrètement, on puisse s'en rapporter aux lois nationales, il est utile que la loi internationale détermine dans quels cas et dans quelle mesure le fret est dû.

Déblayons le terrain en spécifiant que les règles proposées à l'article 12 de l'avant-projet supposent qu'il n'y a de faute imputable ni au fréteur ou à ses préposés, ni au chargeur; la disposition finale de l'article réserve tous droits respectifs s'il y a faute.

Quatre cas doivent être prévus :

1° Celui où le navire et le chargement arrivent à destination ;

2° Celui où le navire y arrive, mais où la marchandise n'y parvient pas;

3° Celui où la marchandise y parvient, sans que le navire y arrive;

4° Celui où ni l'un ni l'autre n'y parviennent.

Si le navire et la marchandise arrivent tous deux à destination, le fret est dû, nonobstant tout retard dans l'arrivée, toute dépréciation, toute détérioration de la marchandise; le chargeur ne peut, par l'abandon de la marchandise, se libérer de l'obligation de payer le fret. Les législations nationales sont unanimes à cet égard (C. F. 309, N. 496, A. 617, B. 79, E. 663, I. 581); elles y font une exception pour le cas où le coulage des liquides est tel que les futailles arrivent à destination à peu près vides. On peut dire qu'il y a alors une véritable diminution de quantité, mais, si l'exception est justifiée, la logique commande de l'étendre à tout ce qui est renfermé dans des récipients et se perd par fuite, suintement, évaporation ou autrement. Le Congrès d'Anvers n'a pas cru que cette exception pût être maintenue; notre avant-projet est, en ce point, conforme à sa décision.

Il importe peu que la marchandise n'arrive à destination que grevée de frais de rachat ou de sauvetage; mais il est juste, en ce cas, que le fret contribue, avec la marchandise et proportionnellement à leurs valeurs respectives, à ces dépenses qui ont sauvé l'un et l'autre. Le Code de 1807 (art. 303), le Code italien (art. 578) prescrivent, en cas de rachat, cette solution équitable; la jurisprudence française ne l'étend pas au cas où la marchandise est grevée de frais de sauvetage (1). Le Code néerlandais (art. 483) applique cette contribution

(1) de Courcy. Le fret sauvé du naufrage est-il dispensé de contribuer aux allocations ou dépenses de sauvetage? *Revue internationale de droit maritime,* 1885, p. 66.

aux frais de sauvetage, mais il refuse (art. 484) tout fret au capitaine quand les marchandises ont été sauvées en mer ou sur le rivage, sans aucune coopération du capitaine, puis remises aux intéressés.

La vérité nous paraît se trouver entre les deux extrêmes : il n'est pas juste de frustrer de tout fret le capitaine qui échoue en vue du port; il est moins juste encore de lui attribuer le fret intégral sans le faire participer aux frais de sauvetage.

La marchandise sacrifiée pour le salut commun doit être assimilée, au point de vue du fret, à la marchandise arrivée à destination, puisque le règlement de l'avarie commune reconstitue, sauf contribution, la valeur qu'aurait eue cette marchandise au port de reste.

En dehors de ce cas, régi par les règles spéciales de l'avarie commune, on peut en concevoir plusieurs autres où la marchandise n'arrive pas à destination, bien que le navire y parvienne : elle peut être vendue dans son propre intérêt, elle peut être vendue, engagée ou employée pour les besoins pressants du navire. Dans les deux cas le fret est dû, si le navire arrive à bon port, sous déduction, le cas échéant, des frais que la marchandise devait occasionner au capitaine et que la vente lui épargne. Nul ne doit s'enrichir aux dépens d'autrui. Par ce même motif le capitaine doit, s'il a sacrifié la marchandise dans l'intérêt du navire, bonifier au chargeur la valeur qu'aurait eue sa chose au port de décharge.

Supposons, au contraire, que, après la vente de la marchandise, le navire fasse naufrage; il n'y aura ni fret à payer, ni indemnité à bonifier, puisque la marchandise ne serait pas arrivée à destination si elle était restée à bord jusqu'au moment du naufrage ; le produit de la marchandise vendue a été englouti avec le navire.

S'il en est autrement, si, par exemple, le produit est resté au lieu de la vente, il ne pourra être réclamé que par son propriétaire, mais le capitaine pourra prélever un fret sur cette somme. Il n'est pas nécessaire d'un texte de loi pour régler ce point.

Il n'est dû aucun fret quand, par suite d'un événement de force majeure, la marchandise périt en route. (C.F. art. 302, N. 482, A. 618, B. 97, E. 661, I. 577).

Venons-en à l'hypothèse où la marchandise arrive à destination sans que le navire puisse s'y rendre. On est obligé de transborder la marchandise et de payer, pour cette seconde partie du voyage, un nouveau fret. Qu'adviendra-t-il du premier, celui dû au fréteur qui n'a pu accomplir ses obligations ?

Les Codes français (art. 296), espagnol (art. 657) et néerlandais (art. 478) prescrivent au capitaine de louer un autre navire pour achever le voyage et, s'il n'en peut trouver, le fret n'est dû qu'en proportion de l'avancement du voyage; les Codes italien (art. 570) et allemand (art. 632) n'imposent pas au capitaine l'obligation de louer un autre navire; le Code italien lui en donne le droit, le Code allemand n'en parle pas. L'un et l'autre lui allouent un fret de distance, mais le Code allemand précise que la réduction de fret doit tenir compte, moins de la longueur respective des deux parties du voyage, que des dangers, frais et efforts que comportent chacune d'elles.

Le Code belge (art. 94) impose au capitaine, comme le font les Codes français et néerlandais, l'obligation de louer un autre navire ; s'il n'a pu le faire et que les marchandises, chargées par les intéressés sur d'autres navires, arrivent à destination, le capitaine n'a droit qu'à l'excédant du fret primitif sur ce nouveau fret, le chargeur restant tenu de l'excédant éventuel du nouveau fret sur l'ancien.

Cette solution nous semble la plus rationnelle; le capitaine du premier navire n'a pas rempli ses obligations de transporteur; lui allouer un fret de distance qui constituerait le chargeur en perte serait peu équitable. D'autre part, le cas fortuit ne peut coûter au capitaine plus que l'entièreté de son fret; si le nouveau fret dépasse l'ancien, l'écart doit peser sur le chargeur.

Il n'y a pas lieu, nous semble-t-il, de distinguer entre le cas où le capitaine peut trouver à louer un navire et celui où il n'y réussit pas. La perte du navire par cas fortuit doit, comme le porte le Code allemand (art. 632), mettre fin au contrat d'affrètement. Le capitaine du navire brisé, dégagé de ses obligations, ne peut être contraint de louer, quels que soient le fret que l'on en demande et les dimensions qu'il présente, tout navire susceptible de transporter à destination les marchandises sauvées. Il doit ne pas s'enrichir aux dépens du chargeur, il ne doit pas davantage s'appauvrir à son profit; on ne peut lui demander plus que le sacrifice entier du fret.

Restent les cas où ni le navire, ni le chargement ne peuvent arriver à destination. Si le navire a péri, corps et biens, l'obligation du transporteur n'est pas accomplie, il ne peut être question de payer un fret.

En est-il de même quand, à raison d'une interdiction de commerce, d'un blocus ou de tout autre événement de force majeure, le navire ne peut amener sa cargaison à destination? Le capitaine, en ce cas, n'aura pas l'action tirée du contrat, puisqu'il n'a pas rempli ses obligations contractuelles; il aura, s'il conduit le chargement dans un autre port bien choisi, une action comme *negotiorum gestor*. C'est en équité que la rémunération du transport devra, en ce cas, être fixée, abstraction faite du contrat.

Nous proposons que le juge du port où il débarquera la

marchandise apprécie *ex æquo et bono* le fret qu'il y aura lieu de lui payer.

Les Codes français (art. 279, 299), belge (art. 91, 92), italien (art. 552, 572) distinguent entre le blocus et l'interdiction de commerce; le blocus du port de destination oblige le capitaine à agir au mieux des intérêts des chargeurs, soit en se rendant dans un port voisin, soit en revenant au point de départ; l'interdiction de commerce impose au capitaine l'obligation de revenir au port de charge.

Le Code allemand (art. 636) considère le contrat d'affrètement comme résilié par ces événements de force majeure; il prescrit au capitaine d'agir au mieux des intérêts du chargement et lui accorde un fret de distance pour la partie effectuée du voyage. La solution que nous proposons se rapproche beaucoup de celle du Code allemand.

19. Le contrat de transport de personnes par mer est réglementé par les législations modernes d'une façon à peu près uniforme (C. A. art. 665 à 679, C. B. art. 120 à 133, C. N. art. 521 à 533, C. I. art. 582 à 603, C. E. art. 693 à 705), indépendamment des prescriptions spéciales relatives au transport des émigrants.

Les différences que nous relevons entre les diverses lois sont les suivantes :

Les Codes belge (art. 120) et néerlandais (art. 523) supposent que le contrat désigne toujours nominativement le passager et, en conséquence, lui interdisent de céder ses droits; le Code allemand (art. 665) et le Code espagnol (art. 695) admettent que le passager peut n'être pas nominativement désigné et n'interdisent la cession du contrat que si celui-ci est nominatif.

Les Codes allemand (art. 668) et italien (art. 583) permettent au passager de renoncer à son contrat, à toute épo-

que antérieure au voyage, moyennant de payer la moitié du prix convenu; la Loi belge ne l'admet à le faire que s'il renonce à son contrat huit jours au moins avant le départ. Le Code finlandais subordonne cette restitution partielle à la justification d'un empêchement légitime. C'est aussi la moitié du prix qui est due d'après les Codes allemand (art. 668), espagnol (art. 696), italien (art. 583) et néerlandais (art. 524) quand le passager meurt avant le départ; le Code allemand en décide autant quand le passager est empêché de partir par maladie ou accident. La Loi belge (art. 128) n'exige, dans les deux cas, que le payement du quart du prix.

Les Codes allemand (art. 673) et italien (art. 589) portent que, sauf convention contraire, le passager n'a rien à payer pour ses bagages, en sus du prix de la traversée; la Loi belge, les Codes espagnol et néerlandais sont muets à cet égard.

La Loi belge (art. 129) et le Code italien (art. 383) accordent expressément au passager le droit de demander la résiliation du contrat, avec dommages-intérêts, si le départ n'a pas lieu au jour fixé; le Code espagnol (art. 697) exige que le retard provienne de la faute du capitaine; le Code néerlandais (art. 525) admet la résiliation sans dommages-intérêts si le voyage du navire est interrompu ou suspendu. La Loi belge réduit le prix de passage, en proportion du degré d'avancement du voyage, si le passager meurt en route ou est contraint par maladie de quitter le navire avant d'arriver à destination (art. 131).

Toutes ces dispositions ne sont que l'expression de la volonté présumée des parties; le contrat de passage contiendra, probablement avec plus de détails, leur volonté réelle. On peut concevoir que les lois nationales suppléent

au silence des parties par rapport à quelques-unes de ces éventualités ; on ne comprendrait pas que la loi internationale s'immisçat dans ces minces détails, autrement que pour déterminer comment se videront les conflits des lois.

Elle peut, sans inconvénient, s'en référer, pour les points non résolus par le contrat, loi des parties, à la loi du lieu où le contrat a été conclu. Nous proposons de dire :

« Les contestations relatives aux conditions du transport des personnes seront, à défaut de stipulations conventionnelles contraires, régies par la loi du lieu où le contrat a été conclu. »

Il est logique d'admettre, pour les transports de personnes, la règle que notre article 11 applique aux transports des marchandises ; à défaut de convention contraire, les contrats sont régis par la loi du lieu où les parties contractent.

20. La loi maritime internationale pourrait, sans grands inconvénients, ne pas s'occuper des avaries s'il n'existait que des avaries particulières ; les conventions intervenues entre armateurs et affréteurs ou chargeurs, entre assurés et assureurs, détermineraient les règles à suivre.

L'avarie commune, au contraire, crée des rapports d'intérêt, des obligations et des droits respectifs, entre personnes qu'aucun lien contractuel n'unit, par exemple entre les divers chargeurs d'un même navire. Les règles d'équité qui gouvernent les avaries communes sont des dérogations au droit commun ; elles n'existent pas ailleurs qu'en droit maritime. Ces règles sont loin d'être partout les mêmes; il serait fort utile à la sécurité des relations commerciales, que les principes fondamentaux, destinés à les régir, fussent communs à toutes les nations maritimes, qu'on s'entendît au sujet de la nature et du mode de répartition des avaries communes.

L'intervention de la loi internationale serait moins indis-

pensable si le règlement des avaries s'opérait d'après la loi du pavillon; tout chargeur se rendrait compte, en embarquant sa marchandise, des dispositions légales d'après lesquelles se règleraient éventuellement les avaries. La proposition en fut faite au Congrès d'Anvers; elle fut écartée; les usages établis, qu'eût troublés cette innovation, furent respectés. Le Congrès adopta, non sans vive opposition, une résolution conçue en ces termes :

„ Le règlement des avaries se fait d'après la loi du port où la cargaison se délivre (1). „

Aucun intéressé ne connaît donc, au moment du départ, la loi d'après laquelle se fera le règlement d'avaries; le propriétaire de la cargaison expédiée des États-Unis à la côte anglaise, en un port d'ordre, pour être dirigée de là sur un port du Royaume-Uni ou du continent entre Le Havre et Hambourg, peut, à volonté, soumettre le règlement des avaries à la législation anglaise, française, belge, néerlandaise ou allemande, suivant que, du port d'ordre, il dirigera son navire vers un port appartenant à l'un de ces cinq pays.

En dehors de ces cas, si fréquents, de destinations alternatives, citons celui, fréquent aussi, où, à raison de fortunes de mer, le navire termine son voyage et délivre sa cargaison en un port autre que le port de destination.

On appliquera, dans toutes ces éventualités, au règlement des avaries, une législation que les intéressés n'ont pu prévoir, qui trouble leurs calculs et déroute leurs prévisions.

Le remède au mal ne peut se trouver que dans l'unification des principes qui régissent les avaries communes. L'applica-

(1) Le port où la cargaison se délivre et le port où se termine le voyage (C. N. art. 722) sont deux expressions différentes d'une même idée: Quand le navire a des marchandises à destination de divers ports successifs, le voyage se termine, pour chaque marchandise, au port où elle se délivre.

tion de la loi du pavillon à ces règlements eût maintenu la diversité, mais supprimé l'incertitude; l'unification fera cesser l'incertitude en supprimant la diversité.

21. Le Congrès d'Anvers a inscrit, en tête de ses résolutions relatives aux avaries, la déclaration suivante: " L'uniformité des lois maritimes ne peut être établie et maintenue que si ces lois se bornent à définir l'avarie commune, laissant aux parties le soin d'en énumérer les principaux cas. "

Appliquée à la loi internationale, l'observation est plus juste encore; rien n'empêche que les lois particulières continuent à énumérer certains cas d'avaries communes, comme applications de la définition formulée par la loi internationale; les tribunaux régis par la loi internationale mais étrangers à ces lois particulières, consulteront ces énumérations avec la déférence que mérite l'œuvre d'un législateur; ils ne seront pas tenus de s'y conformer.

22. La loi internationale doit être simple; elle peut se borner à définir l'avarie commune et à déterminer les éléments dont se compose la masse qui la supporte, par contribution.

C'est ce qu'a fait le Congrès d'Anvers; nous en reproduisons les décisions:

" Sont avaries communes toutes dépenses extraordinaires et tous sacrifices, faits volontairement, par le capitaine ou par son ordre, pour la sécurité commune du navire et de la cargaison.

" Le navire *ou* la cargaison doit être sauvé, en tout ou en partie; il n'est pas nécessaire que l'un *et* l'autre le soient.

" Il ne suffit pas que la dépense ou le sacrifice soit dicté par un intérêt commun quelconque; le but de cette mesure d'intérêt commun doit être d'échapper à un danger, sans que l'imminence du danger soit requise.

“ Il importe peu que le salut, au lieu de procéder directement du sacrifice, se produise par suite de circonstances indépendantes. „

Ces idées peuvent être rendues d'une façon plus concise et plus conforme au langage législatif.

Nous proposons de les exprimer en ces termes :

“ Les avaries communes sont les dépenses extraordinaires et les sacrifices faits volontairement, en vue d'échapper à un danger (1), par le capitaine ou par son ordre, pour la sécurité commune du navire et de la cargaison. „

Les éléments de l'avarie commune étant fixés, il reste à déterminer les choses qui y contribuent. Le Congrès d'Anvers l'a fait en ces termes :

“ La masse contributive doit se composer :

1° De la valeur nette intégrale qu'auraient eue, au moment et au lieu du déchargement, les choses sacrifiées;

2° De la valeur nette intégrale qu'ont, aux mêmes lieux et moment, les choses sauvées, ainsi que du montant du dommage qui leur a été causé pour le salut commun ;

3° Du fret net à faire. „

Le fret acquis à tout événement n'est pas exposé aux risques de mer; la dépense ou le sacrifice ne lui sont d'aucune utilité, il n'a donc pas à y contribuer.

(1) L'article publié par M. de Courcy, dans la *Revue critique de législation,* sur “ Le congrès international de droit commercial tenu à Anvers en 1885 „ développe l'idée d'admettre en avarie commune toutes les dépenses faites en vue du bien commun. L'intérêt commun du navire et de la cargaison suffiraient ; le péril ne serait pas requis.

M. de Valroger se prononce en sens opposé dans un travail de droit comparé, relatif aux caractères généraux de l'avarie commune, publié dans la *Revue internationale de droit maritime,* I, p. 268.

L'avarie commune étant une dérogation aux principes généraux du droit, il appartient au législateur de l'étendre ou de la restreindre suivant l'appréciation qu'il fait des nécessités du commerce.

En quelle proportion le fret à faire doit-il entrer dans la masse contributive? Les frais qui grèvent le fret brut, tels que loyers et nourriture de l'équipage, sont, au moment où la mesure de sécurité commune est prise, partiellement, mais irrévocablement faits par l'armateur; ce qu'il s'agit, pour lui, de sauver, c'est le fret brut, sous déduction des frais futurs, charge dont la perte du navire, corps et biens, l'affranchirait. La dixième règle de York et d'Anvers exprime cette distinction en ces termes : « Du fret et du prix de passage, en risque pour l'armateur, seront déduits les frais de port et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune ou du sacrifice. »

L'art. 727 du Code néerlandais est beaucoup moins précis; il fait entrer dans la masse « le fret, déduction faite des gages et de la nourriture des gens de l'équipage ».

Il n'y a lieu de déduire que les frais qui eussent été épargnés en cas de perte totale; les dépenses antérieures ne peuvent être déduites, elles sont consommées. Il faut, pour déterminer ce qui réellement est sauvé, tenir compte de la valeur qu'auront, au port de reste, le fret, le navire et la cargaison, sous déduction des frais encore nécessaires pour y parvenir.

Les Codes belge, français, espagnol et italien fixent, à forfait, à la moitié du fret brut, le fret à comprendre dans la contribution; le Code allemand (art. 723) porte ce forfait aux deux tiers, en permettant aux législations des divers Etats de le réduire à moitié. Ces expédients, comme tout forfait, sont en désaccord avec la réalité; la moitié est trop peu si le voyage vient à peine de commencer; ce peut être trop s'il est près de finir. Les règles d'York et d'Anvers sont l'expression de la vérité ; il y a d'autant plus lieu de les consacrer

que leurs auteurs, hommes pratiques, après avoir adopté, en 1864, à York, un forfait de deux cinquièmes, ont, en 1877, à Anvers, abandonné l'idée du forfait.

L'avant-projet traduit, d'après la dixième règle de York et d'Anvers, l'expression un peu vague du Congrès d'Anvers de 1885 : fret net à faire.

Pour achever de déterminer la composition de la masse d'une façon conforme aux usages de la plupart des peuples, notons ce qu'il y a lieu d'en exclure : " Les effets et loyers des gens de mer, les bagages des passagers, les munitions de guerre et de bouche dans la mesure nécessaire au voyage, bien que remboursés par contribution, ne font pas partie de la masse contributive. "

23. Le Congrès d'Anvers a tranché deux autres points relatifs aux avaries communes : Quelle influence peut avoir sur le règlement d'avaries la faute d'un des intéressés au navire ou au chargement, lorsque cette faute a amené la dépense ou le sacrifice (1)? Comment faut-il régler plusieurs avaries communes successives ?

Les réponses, faites à ses questions, ont été les suivantes :

" Les règles relatives à l'avarie commune doivent s'appliquer, même lorsque le danger, cause directe du sacrifice ou de la dépense, a été amené soit par la faute du capitaine, de l'équipage ou d'une personne intéressée au chargement, soit par le vice propre du navire ou de la marchandise. Le recours que donne la faute ou le vice propre doit être indépendant du règlement de l'avarie commune.

" Les objets successivement sacrifiés, ou plutôt les indemnités dues à leurs propriétaires, étant grevées d'obligations réciproques, les indemnités relatives au second sinistre pour

(1) de Courcy. *Questions du droit maritime,* III. p. 181. Une étrange erreur en matière d'avarie commune.

avoir été sauvées par le premier sacrifice, celles relatives au premier sinistre pour l'avoir été par le second sacrifice, il faut régler simultanément, à la fin du voyage, toutes les avaries communes.

« Il n'en est autrement que lorsqu'une marchandise est débarquée ou embarquée en un port d'échelle, et pour cette marchandise seulement. »

Il serait utile, il n'est pas indispensable, que ces dispositions soient introduites, dès à présent, dans la loi internationale.

A la rigueur, les premières suffisent pour parer aux principaux inconvénients de l'usage qui soumet le règlement d'avaries à la législation du port où la cargaison est délivrée; nous proposons néanmoins de les compléter conformément aux décisions du Congrès d'Anvers.

Un sacrifice est fait pour la sécurité de cette communauté qui se compose du navire et de la cargaison; on a jeté à la mer la marchandise d'un des chargeurs. Faut-il priver celui-ci du droit d'y faire contribuer les autres chargeurs, par cela seul que le capitaine a commis une faute et créé ainsi le danger commun auquel le sacrifice a permis d'échapper? Séparons nettement le règlement d'avaries de l'action en responsabilité; déterminons les contributions et les indemnités de chacun comme si nul n'avait commis de faute, puis laissons aux victimes de la faute toute leur liberté d'action contre l'auteur de cette faute. Si des contributions lui sont dues pour l'avarie, les victimes de sa faute les saisiront pour arriver à se faire indemniser des conséquences de cette faute.

Les théoriciens ont beaucoup discuté sur l'ordre dans lequel doivent se régler les avaries communes successives; les praticiens ont toujours réglé simultanément, et comme si elles étaient concomitantes, toutes les avaries communes subies par le navire pendant son voyage, pourvu que le char-

gement n'ait été ni augmenté, ni diminué dans un port de relâche. C'est que, en effet, les règlements séparés et le règlement unique aboutissent au même résultat, à raison des droits et obligations réciproques des choses successivement sacrifiées.

Le règlement des avaries s'opère au lieu où la cargaison est délivrée.

Une même législation doit régir les avaries communes aux personnes, toujours nombreuses et souvent de nationalités différentes, qui sont intéressées au navire ou à la cargaison.

Laquelle choisir? Deux solutions sont en présence : l'une, consacrée par l'usage, admet la loi du pays où le règlement s'opère; l'autre, plus rationnelle parce qu'elle exclut toute incertitude, applique la loi du pavillon.

Le Congrès d'Anvers a préféré la première; par déférence pour ses décisions, nous l'insérons dans l'avant-projet. Nous indiquons néanmoins, comme variante, la solution contraire; elle a nos préférences comme elle a eu celles des première et quatrième commissions du Congrès (1).

La loi du pavillon ne peut avoir d'autre inconvénient que celui d'obliger les intéressés à dresser deux règlements séparés dans les cas fort rares où, à raison de l'innavigabilité du navire, la cargaison doit, en un port de relâche, être transférée, pour achever le voyage, sur un bâtiment portant un autre pavillon.

24. Les assurances maritimes sont des contrats; il dépend des parties d'y insérer les dispositions qui leur conviennent. La plupart des textes législatifs, même ceux relatifs au délaissement, n'expriment que l'intention présumée des parties.

(1) Voir la discussion à laquelle la question a donné lieu. *Actes du Congrès*, pages 118 et seq.

Il en est quelques-uns cependant qu'un intérêt plus général a dictés; ce sont ceux qui annulent : soit les clauses par lesquelles l'assureur s'interdit de contrôler la valeur agréée; soit les contrats conclus pour compte de qui il appartiendra lorsque l'assuré ne déclare pas, en contractant, qu'il a ou n'a pas mandat de l'intéressé (Cod. all. art. 786); soit enfin les contrats d'assurance conclus à une date où, soit l'heureuse arrivée, soit le sinistre était connu au lieu où se trouvait le contractant ou le mandataire qui a contracté pour lui.

Est-il utile que la loi internationale généralise ces prohibitions? Il n'en peut être question pour celles qui sont vivement contestées, telle que l'obligation, imposée par le Code allemand à celui qui assure pour compte, de déclarer, au moment du contrat, s'il agit avec ou sans mandat.

Est-ce utile pour celles au sujet desquelles les législations des divers peuples sont d'accord, sauf différences de détail?

Ceux qui en jugeront ainsi feront œuvre de sagesse en se contentant de l'insertion, dans la loi internationale, de principes très simples dont les lois nationales pourront contenir le développement.

Nous n'insérons dans l'avant-projet que ces quelques lignes :

„ L'assureur et l'assuré doivent pouvoir, nonobstant toute stipulation contraire, établir que l'évaluation contractuelle de la chose assurée était supérieure ou inférieure à sa valeur réelle. „

„ L'assurance est nulle quand, à la date du contrat, l'heureuse arrivée ou le sinistre était connu du contractant ou du mandataire qui a agi pour lui. Cette connaissance sera présumée si le fait était, à ce moment, notoirement connu au lieu où se trouvait le contractant ou son mandataire. „

La connaissance effective suffit toujours, mais il est sou-

vent difficile de l'établir; la connaissance présumée y suppléera. Chacun est censé connaître les faits notoires qui l'intéressent.

Il sera utile d'insérer dans la loi internationale la solution admise par le Congrès d'Anvers pour le conflit des lois en matière d'assurances maritimes :

" A l'exception du règlement des avaries communes, pour lequel les assureurs sont censés accepter la loi qui régit les assurés, les contestations relatives au contrat d'assurance maritime doivent, dans les cas que, ni la loi internationale, ni la police ne prévoient, être tranchées d'après la loi, les conditions et les usages du pays auquel les parties ont emprunté cette police. „

25. Ce que nous avons dit précédemment des privilèges et des pouvoirs du capitaine nous dispense de nous occuper ici du contrat à la grosse; la loi internationale se réfère à la loi du pavillon, sauf pour la forme des actes.

26. Le Congrès d'Anvers a pris deux séries de résolutions relatives à l'abordage, les unes destinées à trancher les conflits des lois divergeantes, les autres proposées comme formule de loi internationale.

Les premières sont ainsi conçues :

" L'abordage dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures est réglé par la loi du lieu où il se produit.

„ L'abordage en mer, entre deux navires de même nationalité, est réglé par la loi nationale. Si les navires sont de nationalité différente, chacun est obligé dans la limite de la loi de son pavillon et ne peut recevoir plus que cette loi ne lui attribue. „

Les secondes sont formulées en ces termes :

« En cas d'abordage fortuit ou douteux, chacun supporte son dommage, sans répétition.

„ En cas d'abordage fautif, le dommage est supporté par l'auteur de la faute.

« S'il y a eu faute commise à bord des deux navires, il est fait masse des dommages, lesquels sont supportés par les deux navires, proportionnellement à la gravité qu'ont eue les fautes respectivement commises.

« Dans chaque cas de collision entre deux navires, il est du devoir du capitaine ou de toute personne ayant charge du navire, pour autant qu'il le peut sans danger pour son navire, son équipage et les passagers, de rester à proximité de l'autre navire jusqu'à ce qu'il se soit assuré qu'une plus longue assistance est inutile, et de donner à ce navire, son capitaine, son équipage et ses passagers, tous les secours possibles pour les sauver de tout danger résultant de l'abordage.

„ Faute de se conformer à ces prescriptions, le capitaine ou toute personne ayant charge du navire, sera, sauf la preuve du contraire, présumé avoir provoqué l'abordage par fausse manœuvre, négligence ou défaut de soins. Il sera, en outre, passible des pénalités comminées par la loi de son pays (1). „

La loi internationale doit emprunter l'une de ces formules, sauf à la modifier; elle peut régler les conséquences des abordages; c'est là évidemment la solution la plus désirable. A défaut d'entente sur un règlement international, elle devra déterminer comment se videront, en cette matière, les conflits de lois.

(1) Ce texte reproduit l'article 16 du *Merchant shipping and passengers acts amendement*, de 1872. Une loi norwégienne de 1874 impose, en outre, au capitaine de chaque navire l'obligation d'indiquer au capitaine de l'autre navire le nom de son propre navire, le port d'origine et le port de destination.

La formule proposée, dans cet ordre d'idées plus restreint, ne comporte de discussion réelle que pour l'abordage fautif, survenu en mer, entre deux navires de nationalité diffférente. On a soutenu qu'il faut, en ce cas, donner la préférence à la loi de la victime, celle du navire abordé. Adopter cet avis c'est rompre l'égalité qui doit régner, en mer, entre navires de nations diverses. Un navire anglais, par exemple, ne pourrait, en cas de faute commune, obtenir de son adversaire que le partage par moitié des dommages, réunis en une masse, parce que tel est l'usage anglais ; un navire belge, au contraire, pourrait — car telle est la loi belge — en faire supporter les deux tiers à son adversaire, moyennant de prouver que l'ensemble des fautes se répartit dans les proportions d'un tiers du côté du navire belge, deux tiers de l'autre côté.

Le seul moyen d'établir l'équilibre, l'égalité devant la loi maritime, c'est de prendre le niveau commun des responsabilités qui pèsent sur les deux navires et de l'appliquer à chacun d'eux. C'est à cette conséquence qu'aboutit la formule admise par le Congrès d'Anvers pour vider les conflits des lois relatives aux abordages.

Régler les conflits de lois en matière d'abordage serait, sans doute, chose utile ; arriver, dès à présent, à l'uniformité des législations, le serait bien davantage.

Sauf certaines dispositions spéciales, relatives aux collisions entre un navire sous voiles et un navire à l'ancre, ou entre deux navires à l'ancre, dispositions que l'on rencontre dans les Codes espagnol, portugais, néerlandais et russe (1), on peut dire qu'il n'y a de divergeances ni en

(1) Le Code allemand (art. 738) porte, au contraire, qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre le navire en marche et le navire à l'ancre ; toujours celui qui allègue la faute doit la prouver. Le Code néerlandais (art. 540)

cas d'abordage fortuit (1), ni en cas d'abordage fautif d'un côté seulement (2). Les dissentiments se produisent à propos de l'abordage fautif des deux côtés et de l'abordage douteux.

S'il y a doute sur les causes de l'abordage, le Code de 1807 (art. 407) partage par moitié, entre les deux navires, la masse des dommages soufferts par eux; le Code turc (art. 249) la répartit proportionnellement à la valeur des navires; les Codes néerlandais (art. 538) et portugais (art. 1570) font une masse des dommages éprouvés par les deux navires et les deux cargaisons, masse que chacun des intéressés supporte proportionnellement à la valeur des navires et des chargements. Le Code espagnol (art. 827, 828) assimile le cas de doute au cas de faute commune: chaque navire supporte son dommage, ils sont solidairement responsables des préjudices causés aux deux chargements.

Le Code italien (art. 666), le Code suédois (§ 172) et la législation danoise déclarent explicitement, les Codes alle-

va jusqu'à imposer au navire en marche qui, *sans sa faute*, aborde un navire à l'ancre, l'obligation de supporter, sans réciprocité, la moitié du dommage causé au navire à l'ancre et à sa cargaison.

(1) Voir l'Etude sur l'abordage faite par MM. Picard et Bonnevie pour le Congrès d'Anvers, page 10.

Voir néanmoins la disertation de M. Beauchet, professeur à la faculté de Nancy (*Revue intern. de droit marit.* 1885, p. 189, note): « Seules les législations russe (C. C. art. 1001) et danoise (Code de Kristian V, IV. c. 3. art. 3 et 4) ont maintenu, pour le cas d'abordage fortuit, le principe de la répartition du dommage entre les deux navires. Le Code russe ne l'admet toutefois qu'en cas d'abordage pendant la nuit. »

L'article 1121 du Code russe, reproduit dans l'Etude de MM. Picard et Bonnevie, confirme l'existence de cette exception à la règle.

(2) Le Code russe (art. 1113) prévoit une situation intermédiaire entre le cas fortuit et la faute, le cas ou le navire, entrant dans un port pendant une tempête et pour sa sécurité, en aborde un autre; dans ce cas il supporte, outre sa perte personnelle, la moitié du dommage occasionné à l'autre navire et à sa cargaison.

mand (art. 737) et belge (art. 228) admettent implicitement que, en l'absence de faute établie, chacun supporte son dommage.

Le Congrès d'Anvers s'est trouvé à peu près unanime pour adopter cette dernière opinion ; la diversité des solutions admises par les codes qui s'en sont écartés est de nature à la confirmer. La décision prise a été dictée par les principes généraux du droit : *actori incumbit onus probandi.* S'écarter de cette règle, c'est établir, par des considérations d'équité, une solidarité légale d'intérêts, en dehors de toute convention ; c'est aller bien au-delà de l'institution de l'avarie commune (1), car celle-ci repose sur un acte volontaire, accompli dans l'intérêt commun, en vertu d'un mandat ou d'une *negotiorum gestio* (2). Les dissidences des législations qui ont tenté de déroger ici aux principes du droit démontrent qu'il y a lieu de s'y tenir.

Les conséquencces de l'abordage, fautif de part et d'autre, doivent-elles être réparties par moitié, quelque soit le dégré de faute de chacun des deux navires, doivent-elles l'être proportionnellement au degré de faute de chacun, ou enfin la faute commune doit-elle, comme l'abordage fortuit ou douteux, avoir pour conséquence de faire supporter à chacun son dommage, sans répétition?

La première solution est celle admise en Angleterre par les règlements de la Cour de l'amirauté ; la seconde est consacrée par la loi en Belgique (art. 229), en Suède (§ 172), en Norwège (Loi de 1860, art. 80), en Finlande (art. 155) et,

(1) Le Code portugais se sert même de ces termes : " le dommage sera réparti, par forme d'avarie commune, sur chaque navire et sur chaque chargement. "

(2) La Loi norvégiennne (art. 81) créé une sorte d'avarie commune à deux navires dont l'un, pour éviter une collision, coupe ses cordages ou fait d'autres sacrifices analogues.

semble-t-il, en Russie (art. 1122) ; par la jurisprudence en France (1). La troisième a été adoptée par les Codes portugais (art. 1568), néerlandais (art. 335), allemand (art. 737), espagnol (art. 827) et italien (art. 662).

Il n'est pas juste de faire supporter à chacun son dommage dès qu'il y a faute de part et d'autre ; cette règle peut conduire à imposer la réparation de presque tout le dommage à l'auteur d'une faute légère, tandis que l'auteur de fautes lourdes et multiples n'en supportera presque rien ; on rémédie, il est vrai, partiellement au mal en ne prenant en considération que les fautes qui constituent réellement les causes de l'abordage (2) ; mais il est souvent difficile de distinguer entre la faute qui cause l'abordage et celle qui en aggrave les conséquences ; en outre, il n'est pas équitable de ne tenir aucun compte de celle-ci.

Ce troisième système n'a pas été préconisé au Congrès d'Anvers ; la discussion s'est concentrée sur les deux premiers.

Le seul motif invoqué à l'appui du partage par moitié consiste dans la difficulté que doit éprouver le juge à déterminer la proportion des fautes de chacun.

Il n'est pas méconnu que, en d'autres matières, les juges de tous les pays du monde arrivent à déterminer en quelle mesure l'indemnité, revenant à la victime d'un accident, doit être réduite à raison de l'imprudence on de la négligence qu'on peut lui reprocher.

(1) C. de cass. fr. 15 nov. 1871, 30 juin 1879, 20 juillet 1880. *Pasic.* 1871 p. 585, 1881 p. 246, 1880 p. 854. Id. Bedarride, n° 1780. Alauzet n° 2320. Boistel p. 962, n° 302. Ruben de Couder, V° avarie n° 195, Dutruc V° abordage, n° 13*bis*.

(2) Lewis I, p. 132.

Pourquoi en serait-il autrement en cas d'abordage ?

Les juridictions disciplinaires n'éprouvent aucune difficulté à déterminer, en raison du degré de faute du capitaine abordeur, pour quelle durée il y a lieu de lui retirer son brevet. L'article 242 du *Merchant shipping act* autorise le *Board of trade* à annuler ou à retirer temporairementle certificat (soit de capacité, soit de service) au capitaine dont l'acte coupable ou l'impéritie a causé la perte, l'abandon ou l'avarie sérieuse de son navire. La durée du retrait se mesure d'après la gravité de la faute.

N'arrivera-t-il pas fréquemment que, pour éviter l'iniquité d'un partage égal du dommage, ou l'iniquité plus grande enéore d'une répartition en sens inverse du degré de faute, le juge refusera de voir la faute légère de l'un des navires et fera supporter à l'autre la totalité du dommage ?

Ces considérations et l'expérience des pays dont la loi ou la jurisprudence admet la répartition du dommage en proportion du degré de faute, ont amené le Congrès d'Anvers à se rallier, à une grande majorité, à ce dernier système.

Il semble qu'il peut, dès à présent, prendre place dans une loi internationale.

Les pays qui ont édicté des dispositions spéciales pour les abordages de navires à l'ancre, ou chassant sur leurs ancres en feront, sans grand regret, le sacrifice.

Il n'y a là que des présomptions, des probabilités, des exemples d'application des règles générales ; mieux vaut livrer ces circonstances à l'appréciation des juges que d'imposer à ceux-ci des règles invariables.

Le texte de la loi internationale peut se borner à ce qui suit :

« En cas d'abordage fortuit ou douteux chacun supporte son dommage, sans répétition.

" En cas d'abordage fautif, le dommage est supporté par l'auteur de la faute.

" S'il y a faute commise à bord des deux navires, il est fait masse des dommages, lesquels sont supportés par les deux navires, proportionnellement à la gravité qu'on eue les fautes respectivement commises. „

Inutile de mentionner que, si l'abordage se produit entre plus de deux navires, les règles restent les mêmes. (C. A. 741, I. 664; E. 831); que la responsabilité des armateurs laisse intacte celle des auteurs de la faute (C. I. 663. A. 636. E. 828); que les propriétaires des chargements ont action contre tous ceux dont les fautes leur causent préjudice.

27. La déterminatlon du tribunal compétent pour statuer sur les causes et les conséquences de l'abordage devient moins importante si tous les tribunaux appliquent les mêmes règles et si, partout, la durée de la prescription est la même.

On peut alors, sans inconvénients, consacrer les usages anglais, d'après lesquels est compétent tout tribunal dans la juridiction duquel le navire abordeur peut être saisi et mis à la chaine. La compétence ne doit être subordonnée à cette mesure d'exécution, ni pour le tribunal dans la juridiction duquel la collision a eu lieu, ni pour le tribunal dans la juridiction duquel se trouve le port d'attache d'un des navires qui ont participé à la collision.

Le Congrès d'Anvers n'a eu le loisir ni d'examiner ces questions de compétence, ni de se prononcer sur l'idée d'établir des juridictions arbitrales internationales pour juger ces conflits. L'arbitrage mixte, composé de juges désignés par les pays dont les navires en collision portent les pavillons, nous paraît de nature à retarder la solution des procès d'abordage, en même temps qu'à la rendre onéreuse ; l'insti-

tution d'un tribunal arbitral universel nous semble peu pratique et, tout au moins, prématurée.

28. Le Congrès d'Anvers a procédé, pour le sauvetage et l'assistance, comme pour l'abordage; il a cherché d'abord une issue aux conflits de loi, il a proposé ensuite une rédaction destinée à supprimer ces conflits.

„ L'assistance dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures est rémunérée d'après la loi du pays ou elle se produit.

" L'assistance donnée en mer est rémunérée d'après la loi de l'assistant. „

Tel est le remède aux conflits ; voici la rédaction destinée à les faire disparaître :

" L'indemnité d'assistance et de sauvetage sera déterminée en prenant surtout en considération les circonstances suivantes : le zèle déployé, le temps employé, les services rendus aux navires, aux personnes et aux choses, les dépenses faites et les pertes subies par les sauveteurs, le nombre des personnes qui sont intervenues activement, le danger auquel ces personnes ont été exposées, le danger qui menaçait le navire, les personnes ou les choses sauvées, enfin la valeur dernière des objets sauvés, déduction faite des frais.

" Les passagers dont la vie a été sauvée ne doivent pas contribuer à la rémunération spéciale (1) d'assistance.

" Tout contrat fait durant le danger est sujet à rescision.

(1) L'intention des auteurs de ce texte n'a pas été de refuser au sauveteur du passager une action en justice, en rémunération du service rendu; ils ont voulu laisser ce point dans le domaine du droit civil, se bornant à décider que le passager n'a pas à intervenir dans une répartition par contribution.

“ N'a aucun droit à une indemnité de sauvetage ou d'assistance celui qui a imposé ses services; qui, notamment, est monté sur le navire sans l'autorisation du capitaine présent (1). ”

Certaines lois maritimes limitent l'indemnité de sauvetage et d'assistance à un maximum, ou même la fixent, à forfait, à une quote-part de la valeur des choses sauvées ; la Loi danoise notamment alloue au sauveteur, comme prix du sauvetage d'un navire abandonné par son équipage en pleine mer, la moitié de la valeur des objets sauvés. Le Code allemand (art. 747) défend, au contraire, au juge de fixer l'indemnité à une quote-part de la valeur de ces objets, à moins que toutes les parties ne le demandent.

Le Code allemand (art. 742) refuse toute indemnité de sauvetage à l'équipage du navire en détresse ; les Codes suédois et néerlandais veulent, au contraire, qu'il soit rémunéré pour l'assistance qu'il préte lors du sauvetage.

Que décidera la loi maritime internationale? Les dispositions contradictoires que nous venons de rappeler serontelles implicitement abrogées si les pays qui les ont édictées adhèrent à une loi internationale conforme à la formule du Congrès d'Anvers ? ou bien les lois nationales continuerontelles à subsister, à coté de la loi internationale, en tant qu'elles n'y sont pas directement contraires ?

Les législations nationales seront évidemment maintenues en tant qu'elles ne sont pas contraires à la loi internationale, mais il n'est pas possible d'aboutir à une entente internationale si le nombre des personnes qui ont droit à l'indemnité d'assistance varie suivant le pavillon du navire. La loi inter-

(1) C. néer. art. 545, 546.

nationale doit donc trancher la question relative aux droits de l'équipage du navire assisté. A notre avis la solution inscrite dans le Code allemand est la bonne; le contrat de louage de services, intervenu entre le propriétaire du navire et l'équipage, oblige celui-ci à donner tous ses soins à la conservation du navire et de la cargaison; il ne mérite ses gages que s'il s'acquitte de ce devoir (1). Une indemnité d'assistance ferait double emploi avec les loyers. Cette solution juridique n'empêchera pas le propriétaire intelligent d'accorder une gratification spontanée à l'équipage qui se sera dévoué pour sauver son bien.

Les dispositions des lois nationales qui fixent à l'indemnité d'assistance et de sauvetage un maximum ou un minimum seront nécessairement abrogées par une loi internationale s'en rapportant exclusivement à l'équité des juges.

L'article 751 du Code allemand, qui détermine les règles d'après lesquelles l'indemnité de sauvetage se répartit entre l'armateur, le capitaine et l'équipage, continuera à subsister. Nous avons admis que " la loi du pavillon régit, en tous pays, les différents, relatifs au navire et à la navigation, qui se produisent entre le propriétaire du navire, le capitaine et les gens de l'équipage. "

Les dispositions des Lois allemande (art. 753), norwégienne (§ 94,) belge (art. 4, N° 6) et danoise, qui accordent aux sauveteurs un droit de gage ou de privilège, seront, de même, respectées, si l'on inscrit dans la loi internationale le texte admis par le Congrès d'Anvers : " En cas de contesta-

(1) Le Code italien de la marine marchande semble consacrer cette opinion en énonçant (art. 128) que les gens de l'équipage sont, en tous cas, obligés de travailler au sauvetage du navire, des agrès et de la cargaison.

tions sur les privilèges, l'hypothèque ou le nantissement, on suivra la loi du pavillon. „

Les obligations des assistés envers les assistants seront seules réglementées par la loi internationale ; l'abrogation des dispositions des lois nationales qui traitent la même matière en résultera.

La rédaction admise par le Congrès d'Anvers, en ce qui touche la vie des passagers, ne nous paraît pas répondre parfaitement à la pensée de cette assemblée. Elle n'a pas voulu établir une distinction entre la vie des passagers et celle des hommes de l'équipage.

Il faut, ou bien laisser, d'une façon absolue, la vie humaine en dehors du calcul de la rémunération spéciale d'assistance, ou bien l'y comprendre sans réserves. L'évaluation de la vie humaine n'est pas de nature à embarrasser des juges qui ne doivent consulter que les règles de l'équité.

Il nous paraît que la loi internationale peut s'en référer à ces règles et s'exprimer ainsi :

“ L'assistance sera rémunérée d'après les règles de l'équité, en prenant surtout en considération les circonstances suivantes : le zèle déployé, le temps employé, les services rendus au navire, aux personnes et aux choses, les dépenses faites et les pertes subies par les sauveteurs, le nombre des personnes qui sont intervenues activement, le danger auquel ces personnes ont été exposées, le danger qui menaçait le navire, les personnes et les choses sauvées, enfin la valeur dernière des objets sauvés, déduction faite des frais.

“ Tout contrat fait durant le danger est sujet à rescision.

“ N'ont aucun droit à une indemnité d'assistance :

1) les personnes faisant partie de l'équipage du navire assisté ;

2) celles qui ont imposé leurs services. „

Il est inutile d'ajouter les mots : « et notamment celles qui sont montées sur le navire sans l'autorisation du capitaine présent. » La loi internationale doit être laconique; expliquer une règle par des exemples, après l'avoir nettement tracée, est surabondant.

29. Le Congrès d'Anvers n'a pris de décision, au sujet des fins de non recevoir et des prescriptions, qu'en ce qui touche l'abordage et seulement pour régler les conflits de lois qui peuvent se présenter à ce propos.

Ses résolutions sont ainsi conçues :

« Si l'abordage a eu lieu dans les ports, fleuves et autres eaux intérieures, la loi du lieu où il se produit est applicable aux fins de non recevoir et aux prescriptions.

« Si l'abordage a eu lieu en mer, le capitaine conserve ses droits en réclamant dans les termes et délais prescrits par la loi de son pavillon, par celle du navire abordeur ou par celle du premier port de relâche (1). »

Lorsqu'on compare les diverses législations maritimes (2) on constate que l'Angleterre, les Pays-Bas, le Danemarck, la Suède, le Portugal et la Russie ne possèdent aucune réglementation légale de ces matières ; la France et les pays qui lui ont emprunté sa législation (Autriche-Hongrie, Turquie, Roumanie, Grèce), la Belgique, l'Italie et la Norwège sont les seuls pays qui aient établi, par rapport aux réclamations pour abordage, à la fois des fins de non recevoir et de courtes prescriptions.

Le Code espagnol déclare non recevables l'action de l'armateur du navire abordé et celles des chargeurs qui sont à bord

(1) La Cour de cassation de France a décidé, le 26 juin 1882, que, si un navire francais abordé peut faire, à l'étranger, la signification dans la forme du pays, la nécessité de la signification et le délai dans lequel elle doit être faite restent réglés par la loi francaise. (*Pasic.* 1882, p. 849).

(2) Etude préliminaire de MM. Picard et Bonnevie. Tableau n° 3.

de ce navire, s'il n'a pas été fait de protêt dans les 24 heures de l'arrivée au premier port de relâche. Aucune fin de non recevoir ne peut être opposée aux autres intéressés.

La plupart des législations établissent, pour les dommages provenant d'avaries particulières, les mêmes fins de non recevoir que pour les dommages provenant d'abordages.

La Belgique seule a établi (art 234), un très court délai endéans lequel les réclamateurs de marchandises non livrées doivent introduire en justice leurs actions à fin de contribution aux avaries communes.

L'isolement ou elle est restée sous ce rapport démontre que cette innovation n'est pas justifiée par un intérêt pratique.

Ne faut-il pas en dire autant des dispositions relatives à l'abordage quand on voit l'Angleterre, l'Allemagne, la Russie, le Danemark, la Suède, les Pays-Bas et le Portugal s'en passer? On ne s'y plaint pas de ce que les réclamations d'abordages peuvent s'y produire une ou même plusieurs années après l'accident.

Plus les hésitations du réclamant ont duré, plus le juge est mis en défiance, plus la position de celui qui réclame est difficile. L'obligation de déposer le rapport de mer aussitôt l'arrivée est une garantie complète contre les inventions qu'engendre trop souvent la réflexion.

L'on est généralement d'avis en Angleterre que l'action en réparation du préjudice causé par l'abordage doit pouvoir se produire en tout pays ou la victime de l'abordage parvient à trouver le navire qui en est coupable; cette faculté y est jugée assez précieuse pour qu'on se résigne à subir, partout ou l'action est intentée, la loi du pays, *lex fori*. Si le défaut de protestation préalable rend l'action non recevable dans certaines parties du monde, la victime sera contrainte de l'inten-

ter ailleurs, et, ainsi amenée à calculer le fort et le faible de chaque législation, elle en arrivera naturellement à guetter le moment ou le navire abordeur se trouvera sous la juridiction du pays dont la législation est la plus favorable aux victimes des abordages.

Ces calculs n'auront plus de raison d'être si partout une même législation est appliquée aux procès d'abordage. L'auteur de l'abordage n'aura, de son côté, plus d'intérêt à refuser le débat judiciaire dans le pays où il peut être saisi.

A tous les points de vue il est donc désirable que, en cette matière, la loi internationale supprime les fins de non-recevoir et réglemente uniformément les prescriptions.

30. Il en est autrement en matière d'avaries; les fins de non-recevoir s'appliquent ici, tant aux réclamations du destinataire contre le capitaine ou l'assureur, qu'à l'action du capitaine contre le chargeur.

La réception du fret par le capitaine, comme celle de la marchandise par le chargeur, lorsqu'elles ont lieu en connaissance de cause, impliquent décharge respective, reconnaissance d'exécution parfaite du contrat de transport maritime par chacun des cocontractants.

On en peut induire une renonciation implicite à toute réclamation, à moins qu'une protestation n'accompagne la réception ou, — dans le cas ou l'avarie n'est pas visible, — ne soit faite dès qu'on a pu se rendre compte de l'avarie.

Le Code de 1807 et ceux qui l'ont calqué exigent que la protestation soit faite et signifiée dans les vingt-quatre heures, et, de plus, suivie d'une action en justice dans le mois (1). Le

(1) Le Code italien de la marine marchande exige, de plus (art. 115), que l'officier du port, chargé de viser le journal de bord, interroge le capitaine, dès son arrivée, au sujet des avaries et mentionne sa réponse sur le journal.

délai de vingt-quatre heures a été jugé trop court; les Codes turc, allemand, portugais et néerlandais accordent quarante-huit heures, le Code espagnol trois jours.

Les mesures que doit prendre l'intéressé, pendant ce court délai, ne sont pas partout les mêmes. En France, en Espagne en Turquie, en Grèce, en Belgique, ailleurs encore, l'intéressé doit faire et signifier une protestation, sans préjudice de l'action qui doit suivre dans le mois; en Allemagne, en Suède, en Norwège, en Portugal et dans les Pays-Bas, il doit provoquer une expertise.

Ce second système paraît plus rationnel. Le protêt devient usuel et de pure précaution; la plupart des législations le comprennent si bien qu'elles ne le prennent au sérieux que lorsqu'une citation le suit de près; l'expertise, au contraire, est une mesure commandée par la nature du différent; une fois faite, elle reste pour servir de base aux procès éventuels que rien n'oblige, en ce cas, à précipiter.

Le système de l'expertise dans les quarante-huit heures est une sorte de juste milieu entre les lois qui prescrivent un prompt intentement de l'action et celles qui ne comminent aucune déchéance. C'est sur ce terrain intermédiaire que la loi internationale a quelque chance de réunir l'adhésion générale.

Nous pensons qu'il faut restreindre les fins de non-recevoir aux dispositions suivantes :

“ Toute action contre le capitaine ou contre les assureurs, pour dommages arrivés à la marchandise chargée, sont non recevables si le destinataire n'a pas provoqué une expertise de la marchandise avant de la recevoir ; néanmoins, si la vérification n'a pas précédé la réception, l'expertise peut être demandée dans les quarante-huit heures de la réception. „

“ Toute action du capitaine contre le chargeur, pour frais

faits dans l'intérêt de la marchandise chargée, est non recevable si le capitaine a livré la marchandise et reçu le fret sans faire de réserves. „

Il semble, au premier abord, assez bizarre d'inscrire dans la loi internationale une disposition conçue en ces termes :

" Les actions à fin de contribution d'avarie commune, de même que les actions en indemnité d'abordage, d'assistance ou de sauvetage, sont recevables tant qu'elles ne sont pas prescrites. „

On conçoit un texte de loi pour établir une fin de non-recevoir, on ne comprend pas qu'il en faille un pour l'écarter.

L'observation serait exacte s'il s'agissait de formuler une loi nationale; tout ce qu'une telle loi ne défend pas, est permis. La loi internationale, au contraire, doit se préoccuper de ce qu'interdisent les lois nationales, et, si elle juge bon de le permettre, elle doit le faire expressément.

On peut, il est vrai, arriver au même résultat en abrogeant les dispositions de la loi nationale; encore faut-il que la loi internationale indique les dispositions à supprimer.

31. Les dispositions des codes maritimes relatives aux prescriptions présentent de profondes divergences.

L'action en payement de fournitures faites pour l'équipement et l'avitaillement du navire se prescrit par six mois en Finlande (art. 12), par un an en France (art. 433), en Allemagne (art. 906), en Belgique (art. 236), en Italie (art. 925) et en Espagne (art. 952), par trois ans dans les Pays-Bas (art. 742); le point de départ est, en Allemagne et en Espagne, la date de l'exigibilité de la créance, dans les autres pays la date où les fournitures ont été faites.

L'action dérivant du contrat d'assurance se prescrit par un an en Italie (art. 924), trois ans en Allemagne (art. 910),

en Belgique (art. 32, L. 11 juin 1874) et en Espagne (art. 954), cinq ans en France (art. 432), en Finlande (art. 232) et dans les Pays-Bas (art. 743); le point de départ du délai est, en Italie, la fin du voyage assuré; en Allemagne, la fin de l'année où s'est terminé le voyage; en Espagne, en Belgique, en Finlande, l'événement qui donne naissance à l'action; dans les Pays-Bas et en France, la date du contrat.

L'indemnité du préjudice causé par l'abordage doit être réclamée, en France (art. 435) et en Belgique (art. 233) dans le mois du jour où la victime de l'abordage a pu le faire ; en Italie (art. 923), dans l'année. En Espagne (art. 953) l'action doit être intentée dans l'année, en Allemagne (art. 906) dans les deux ans, en Hollande (art. 742) dans les trois ans à dater de l'abordage. Le Code finlandais accorde deux ans à partir du retour du navire en Finlande (art. 18) et le même délai est accordé au prêteur à la grosse. En Allemagne ce prêteur doit réclamer dans l'année du jour où sa créance devient exigible (art. 906); en Espagne (art. 954), en Belgique (art. 235) et en Italie (art. 920), dans les trois ans à dater du même jour; la France et les Pays-Bas prennent pour point de départ la date du contrat, accordant, la première cinq ans (art. 432), la seconde trois ans (art. 743) à partir de ce moment.

L'art. 923 du Code italien déclare les actions en contribution d'avaries communes prescrites au bout d'un an à partir du déchargement complet; le Code allemand (art. 906, 908, 909) fait courir ce même délai d'un an à dater du jour où la livraison de la marchandise a eu lieu. Le Code espagnol (art. 951) adopte le même point de départ, mais réduit le délai à six mois. Le délai est de deux ans, après la fin du voyage, dans les Pays-Bas (art. 744). Le Code français ne contient d'autre disposition à cet égard que le paragraphe de l'art. 435 où il est dit que toutes actions contre l'affréteur, pour avarie, sont non

recevables si le capitaine a livré les marchandises et reçu son fret sans protester dans les vingt-quatre heures et sans assigner dans le mois. Le Code belge reproduit ce texte et déclare l'action des réclamateurs de marchandises prescrite par trois mois à partir de l'arrivée du navire à destination (art. 233).

Le Code néerlandais ne contient pas de prescription spéciale pour les actions contre le capitaine pour dommages arrivés aux marchandises chargées; il se contente (art. 746) de frapper de déchéance le chargeur qui ne recourt pas à l'expertise; le Code allemand (art. 908) et le Code espagnol (art. 952) admettent la prescription d'un an; le Code italien (art. 924) déclare prescrites toutes les actions dirigées contre le voiturier et dérivant du contrat de transport, au bout de six mois si l'expédition ne dépasse pas les limites de l'Europe, les ports de la Méditerranée, de la mer Noire ou de la mer Rouge, au bout d'un an si elle les dépasse.

Sous d'autres rapports les lois maritimes concordent davantage : l'action du capitaine, en payement du fret, est prescrite un an après la fin du voyage, en Belgique (art. 336), en France (art. 433), dans les Pays-Bas (art. 741), en Allemagne (art. 909), en Italie (art. 924); elle l'est après six mois en Espagne (art. 951). L'action en délivrance de la marchandise est prescrite un an après l'arrivée du navire, en Belgique (art. 236), en France (art. 433), dans les Pays-Bas (art. 741), en Espagne (art. 962), et en Allemagne (art. 908). Nous avons vu qu'en Italie la prescription varie de six mois à un an, suivant le lieu d'expédition (art. 924). L'action des gens de l'équipage, en payement de leurs gages, est prescrite un an après la fin du voyage, en Belgique (art. 236), en France (art. 433), en Hollande (art. 741) et en Espagne (art. 952); un an après le délai convenu, en Italie (art. 924). En Allemagne le délai d'un an court à partir de l'expiration

du contrat d'engagement ; il est porté à deux ans si le congé a été donné au delà du cap Horn ou du cap de Bonne-Espérance (art. 906).

Il n'est pas indispensable qué la loi internationale unifie toutes ces dispositions si diverses. Les relations commerciales ne seront pas troublées parce que les actions dérivant d'un contrat d'assurance, d'un prêt à la grosse, d'une hypothèque maritime ne se prescriront pas toutes pendant le même délai ; le citoyen d'un pays soumis à la loi internationale qui souscrira l'un de ces contrats, saura qu'il se soumet, par là même, à la législation du pays dont il a emprunté la police, du pays auquel appartient le navire sur lequel il a fait un prêt à la grosse ou un prêt hypothécaire ; il saura que la prescription de ce pays lui sera seule applicable, quel que soit le lieu où il intente le procès ; il prendra ses mesures en conséquence.

Le matelot, par exemple, qui s'engagera à bord d'un navire allemand saura que c'est la loi allemande qui déterminera ses droits et en règlera la prescription.

Partout où les intéressés se sont liés par convention et ont pu, en contractant, calculer les conséquences de leurs engagements, il n'y a pas un intérêt sérieux à unifier les prescriptions.

Il en est autrement partout où l'action judiciaire n'a pas un contrat pour base, notamment en matière d'abordage, d'assistance et d'avarie.

Il en est encore ainsi, quoique à un moindre degré, quand la réclamation judiciaire, bien que basée sur une convention, émane d'une personne qui n'a pu, en contractant, connaître la législation d'après laquelle elle serait jugée ; le cas se présente pour le capitaine d'un navire à destination alternative ; il ne sait souvent, en quittant New-York, s'il devra réclamer son

fret en Angleterre, en France, en Belgique, en Hollande ou en Allemagne.

Il semble que la loi internationale ne doive se préoccuper que des actions naissant d'un quasi contrat ou d'un quasi délit et de celles dérivant du contrat de transport maritime. Un délai d'un an, pourvu que ce soit un délai utile, est suffisant pour que chacun puisse faire valoir ses droits; il est dangereux d'accorder davantage pour intenter des procès où les témoignages jouent un rôle important, où les éléments de preuve échappent promptement.

Les dispositions de la loi internationale relatives à la prescription peuvent être ainsi conçues : " L'action en payement d'une indemnité pour abordage, assistance, sauvetage ou avarie particulière, l'action en contribution d'avarie commune se prescrivent par un an.

" Il en est de même de toute action dérivant du contrat de transport maritime, soit de la part du capitaine contre l'affréteur ou le chargeur, soit de la part de l'affréteur contre le capitaine ou le chargeur, soit de la part du chargeur contre le capitaine ou l'affréteur.

" Le délai d'un an court à partir de la fin du voyage, si celui-ci peut être achevé, et, s'il ne le peut, à partir du moment où l'intéressé a pu agir utilement. En cas d'assistance ou de sauvetage, c'est la fin du voyage du navire assistant ou sauveteur qu'il faut considérer. "

La prescription est indépendante des fins de non-recevoir. L'action d'avarie, intentée par le destinataire contre le capitaine, après réception de la marchandise, sans l'expertise exigée par l'article 22 de l'avant-projet, sera écartée pour cause de déchéance et non pour cause de prescription,

32. Nous sommes arrivé au bout de ce travail préliminaire. La discussion que nous provoquons, les critiques que nous

appelons, auront nécessairement pour effet de transformer, de bouleverser notre avant-projet; un seul point restera, s'accentuera probablement davantage, son cadre modeste, étroitement limité.

Mieux vaut s'entendre promptement sur un terrain restreint que de discuter de longues années dans l'espoir d'aboutir à une entente sur des bases plus étendues; à chaque jour suffit sa peine ; demain complètera l'œuvre d'aujourd'hui; l'essentiel est de poser les premiers jalons d'une loi de la mer acceptée par la plupart des nations maritimes.

AVANT-PROJET

DE

LOI INTERNATIONALE

RELATIVE

AU COMMERCE MARITIME

DES NAVIRES.

Article Premier.

Les navires et bâtiments de mer sont ceux qui sont destinés à la navigation maritime ; en chaque pays la loi détermine jusqu'où cette navigation s'étend.

Sont soumis à la loi commerciale maritime, les navires et bâtiments de mer destinés au transport des personnes ou des choses, à la pêche, au remorquage ou à toute autre opération lucrative, à moins que leur tonnage ne soit inférieur à la limite fixée par la loi de leur pavillon.

Les lois nationales déterminent les règles qui régissent les bâtiments de guerre, de plaisance ou d'un tonnage inférieur à la limite au-dessous de laquelle la loi commerciale maritime cesse d'être applicable.

Néanmoins les dispositions de la loi commerciale maritime relatives à l'abordage, à l'assistance et à la responsabilité civile des propriétaires de navires sont applicables à tous les navires et bâtiments de mer, sauf aux navires de guerre.

Les navires restent soumis à la législation qui les régit, quelles que soient les eaux où ils naviguent ; ils sont soumis aux règlements de police des eaux où ils se trouvent.

ARTICLE 2.

Il est tenu des registres publics, destinés à l'inscription des actes de propriété des bâtiments maritimes ; chacun de ces actes indique le nom du navire, sa nature, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de sa construction, la date et le mode de sa nationalisation, son port d'attache, son armateur, les noms et la nationalité de ses propriétaires, la date de l'inscription au registre.

La loi nationale détermine les lieux où ces registres sont tenus, la façon dont ils le sont et les fonctionnaires qui en sont chargés.

Le capitaine doit avoir à son bord un certificat ou acte de nationalité, contenant copie des mentions inscrites au registre à l'époque où, pour la dernière fois, le navire a quitté son port d'attache ; les conservateurs des registres porteront ces mentions sur l'acte de nationalité en indiquant, pour chacune, la date à laquelle ils l'y porteront.

Les aliénations volontaires, même de simples parts indivises, n'auront d'effet à l'égard des tiers qu'à partir de la date où l'inscription en aura été faite au registre.

Les actes d'hypothèque, de nantissement, de mort-gage, de privilège conventionnel, les actes d'emprunt à la grosse contractés par le propriétaire du navire, seront, dans les pays dont la législation autorise ces divers actes, inscrits au registre et ne pourront être opposés aux tiers qu'à dater de cette inscription.

Il pourra être pris, à la demande du propriétaire du navire, des inscriptions provisoires et conservatoires en cas de vente volontaire, d'hypothèque, de nantissement, de privilège conventionnel ou de mort-gage consentis, en cours de voyage, par le capitaine. Ces inscriptions devront être

régularisées dans un délai à déterminer par la loi nationale.

En cas de vente du navire, soit à l'intérieur du pays dont il porte le pavillon, soit à l'étranger, la propriété n'est transmise qu'avec la charge des hypothèques, privilèges et autres droits réels qui affectent le navire.

En cas de vente forcée l'acquéreur fait la purge, au lieu de la vente, en suivant la procédure usitée en ce lieu.

Si le navire change de nationalité, toutes les mentions inscrites sur l'ancien registre seront transportées sur le nouveau ; le changement de nationalité ne portera aucun préjudice aux droits antérieurs sur le navire.

ARTICLE 3.

Pour tous les points non réglés par la loi internationale, on suivra, en tous pays, à l'effet de trancher les contestations relatives à la propriété d'un navire, aux hypothèques, nantissements, privilèges et autres droits réels sur ce navire, la loi du pavillon qu'il portait au moment où le droit a été constitué.

Il en sera de même pour les contestations relatives aux privilèges sur le fret ou le chargement du navire.

DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES.

ARTICLE 4 (1).

Le propriétaire du navire est, pour tout ce qui est relatif au navire et à l'expédition, civilement responsable des faits et tenu des engagements du capitaine et de l'équipage.

(1) **VARIANTE** : " La loi du pavillon détermine l'étendue de la responsabilité ou de la garantie du propriétaire du navire, à raison des actes du capitaine ou des gens de l'équipage. "

Il peut s'affranchir de cette responsabilité de faits de tierces personnes, par l'abandon, à son choix, soit du navire et du fret, augmentés des fruits produits par eux au cours de la poursuite, soit de leur valeur au moment de la poursuite, accrue des intérêts depuis cette époque.

Il peut se libérer ainsi, même envers l'Etat, de toute dépense d'extraction ou de réparation, en cas de naufrage du navire dans un port maritime ou dans les eaux qui lui servent d'accès, comme aussi en cas d'avaries causées par le navire aux ouvrages d'un port.

Il peut, sauf le cas où les tiers dont il est légalement responsable ont commis un dol ou une faute lourde, s'affranchir complètement de la responsabilité civile de leurs actes, vis-à-vis des chargeurs, par une stipulation conventionnelle.

Lorsqu'il y aura doute dans l'esprit du juge sur le caractère de la faute, il pourra en rendre le propriétaire partiellement responsable.

Le propriétaire peut s'affranchir conventionnellement, vis-à-vis des chargeurs, de toute responsabilité civile, à raison des faits ou engagements du capitaine qu'il n'a pas choisi et des autres préposés choisis par ce capitaine, à moins qu'il n'ait, avant le fait ou l'engagement, ratifié le choix qui en a été fait.

Article 5.

Le propriétaire du navire remorqué est responsable des fautes commises pendant le remorquage, soit par son équipage, soit par celui du remorqueur, à moins que, par la nature même de la remorque, la direction appartienne exclusivement au capitaine du remorqueur; dans ce cas le propriétaire du navire remorqué n'est responsable que des fautes commises par l'équipage de son navire.

Le propriétaire du navire est responsable des fautes du pilote pris à bord, à moins que l'adjonction d'un pilote ne soit prescrite par la loi, et sa responsabilité ne cesse que pendant le temps où, en vertu de la loi, le pilote prend la direction du navire.

DU CAPITAINE

Article 6.

Les bâtiments de mer, soumis à la loi commerciale maritime, doivent être visités périodiquement, à des intervalles à déterminer par les législations nationales.

Le défaut de visite à l'époque légale fait disparaître la présomption de bonne navigabilité du bâtiment.

Article 7.

Tout bâtiment de mer soumis à la loi commerciale maritime doit être muni d'un livre, registre ou journal de bord, où, jour par jour, à moins d'empêchement, sont mentionnées toutes les circonstances notables de chaque voyage, à partir du moment où le bâtiment a commencé à charger des marchandises ou du lest, jusqu'au moment où le déchargement est achevé. La forme du registre et les règles à suivre pour sa tenue sont réglées par la loi du pavillon.

Le capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée au port de destination, de faire viser son livre de bord et de déposer son rapport de mer, accompagné de la liste des gens de l'équipage. Le visa est donné par et le rapport est déposé entre les mains de l'autorité locale à ce compétente, à moins que le capitaine ne préfère s'adresser au consul du pays auquel appartient le navire.

Le magistrat saisi du rapport doit interroger les gens de l'équipage et, le cas échéant, les passagers, aux fins de vérifier les faits consignés au rapport.

Il ne le vérifie que par l'interrogatoire du capitaine si celui-ci, après naufrage, s'est sauvé seul dans le lieu où il fait son rapport.

Les faits relatés dans un rapport de mer, dressé conformément au prescrit de la loi et non contredit lors de la vérification, sont tenus pour vrais jusqu'à preuve contraire.

ARTICLE 8.

La loi du pavillon régit, en tous pays, les différends relatifs au navire et à la navigation, qui se produisent entre les co-propriétaires d'un navire, entre le propriétaire et le capitaine, entre le propriétaire ou le capitaine et les gens de l'équipage.

En tous pays le capitaine a qualité pour représenter l'armement en justice, tant en demandant qu'en défendant.

ARTICLE 9.

Les pouvoirs du capitaine pour pourvoir aux besoins pressants du navire, l'hypothéquer ou le vendre, contracter un emprunt à la grosse, sont déterminés par la loi du pavillon, sauf par lui à se conformer, quant à la forme des actes, soit à la loi du pavillon, soit à la loi du port où il accomplit ces opérations.

DU CONNAISSEMENT.

ARTICLE 10.

Le connaissement doit indiquer la nature et la quantité des objets à transporter, leurs marques et numéros, le

nom et le domicile du chargeur, le nom du capitaine, le nom et la nationalité du navire, le lieu du départ et les indications relatives à la destination, les stipulations relatives au fret, la date à laquelle il est signé et le nombre des exemplaires délivrés.

Le connaissement peut être à ordre, au porteur ou à personne dénommée. Le capitaine en délivre autant d'exemplaires que le chargeur en requiert, sans que ce nombre puisse être inférieur à quatre: un pour le chargeur, un pour le destinataire, un pour le capitaine et un pour l'armateur. Chaque connaissement indique auquel de ces quatre intéressés il est destiné et, s'il y en a plusieurs pour le destinataire, chacun d'eux porte un numéro d'ordre; le capitaine les signe tous, sauf ceux qui lui sont destinés; ceux-ci sont signés par le chargeur.

La marchandise est délivrée contre remise du connaissement du destinataire; s'il y en a plusieurs et que plus d'un porteur réclame la marchandise à l'arrivée, le capitaine doit délivrer à celui des réclamants dont le connaissement porte le numéro le moins élevé, sauf à l'autre réclamant à provoquer, s'il le juge bon, la nomination d'un sequestre.

Le connaissement régulier fait foi entre le capitaine et le chargeur, nonobstant toute preuve contraire, sauf le cas de dol.

Le tiers porteur ne peut se voir opposer par le capitaine le dol du chargeur.

Les tiers étrangers au contrat de transport et notamment les assureurs, peuvent prouver la fausseté du connaissement par toutes voies de droit.

DE LA CHARTE-PARTIE.

ARTICLE 11.

La loi du lieu où le contrat d'affrètement est conclu détermine la forme qu'il peut revêtir, les moyens d'en prouver l'existence et, sauf convention contraire, les modes de transmission ainsi que les conditions de résiliation. Elle détermine aussi, sauf convention contraire, les règles d'interprétation du contrat et sert à en combler les lacunes; néanmoins, quant aux opérations, formalités et délais relatifs au chargement et au déchargement, les lois et usages du port de charge et du port de décharge prévaudront respectivement.

DU FRET.

ARTICLE 12.

Le chargeur ne peut, ni obtenir une réduction de fret, ni s'affranchir du payement du fret par l'abandon de la marchandise, à raison d'un retard dans l'arrivée, d'une diminution de valeur ou d'une détérioration de la marchandise, quand celle-ci parvient à destination.

Néanmoins, si elle n'y parvient que grevée de frais de rachat ou de sauvetage, autres que ceux admis en avarie commune, le fret ainsi sauvé supportera une quote-part proportionnelle de ces frais.

Le fret des marchandises sacrifiées pour le salut commun du navire et du chargement est dû intégralement, sauf contribution à l'avarie commune.

Il en est de même du fret des marchandises qui, en cours

de voyage, ont péri par vice propre ou ont été vendues dans leur intérêt exclusif, sauf à déduire du fret, le cas échéant, les frais épargnés au capitaine par suite de la perte ou de la vente.

Il en est encore ainsi des marchandises vendues, engagées ou employées pour les besoins du navire, si celui-ci arrive à bon port, sauf, en ce cas, l'obligation du navire de rembourser aux propriétaires des marchandises la valeur que celles-ci auraient eue au lieu de décharge.

Quand le navire ne peut achever le voyage commencé, le capitaine est tenu d'agir de façon à sauvegarder, le mieux possible, les intérêts des chargeurs, en réexpédiant les marchandises à destination si les circonstances le permettent. Si les marchandises parviennent à destination à un fret moindre que celui qui avait été convenu, la différence entre ces deux frets doit seule être payée au premier fréteur; il ne lui est rien dû si le nouveau fret est égal au fret primitif; si le nouveau fret est supérieur, la différence en plus est supportée par le chargeur.

Il n'est dû aucun fret pour les marchandises perdues par suite d'un événement de force majeure et, à moins de convention contraire, le fret payé d'avance doit être restitué.

Quand les marchandises ne peuvent parvenir à destination à raison d'une interdiction de commerce ou du blocus du port de destination, ou de toute autre cause survenue pendant le voyage, le capitaine les débarque dans le port qu'il juge le plus favorable aux intérêts des chargeurs; le montant du fret est alors fixé, *ex æquo et bono,* par le tribunal compétent du port de décharge.

Les règles ci-dessus ne sont appliquées que sous réserve de tous droits respectifs du fréteur ou du chargeur, en cas de faute imputable à l'un ou à l'autre.

DU TRANSPORT DE PASSAGERS.

Article 13.

Les contestations relatives aux conditions des transports de personnes seront, à défaut de stipulations conventionnelles contraires, régies par la loi du lieu où le contrat a été conclu.

DES AVARIES.

Article 14.

Les avaries communes sont les dépenses extraordinaires et les sacrifices faits volontairement, en vue d'échapper à un danger, par le capitaine ou par son ordre, pour la sécurité commune du navire et de la cargaison.

Il y a lieu de répartir l'avarie commune par contribution dès que le navire ou la cargaison est sauvée, en tout ou en partie.

La masse contributive se compose :

1° De la valeur nette intégrale qu'auraient eue, au moment et au lieu du déchargement, les choses sacrifiées;

2° De la valeur nette intégrale qu'ont, aux mêmes lieu et moment, les choses sauvées, ainsi que du montant du dommage qui leur a été causé pour le salut commun;

3° Du fret à faire, sous déduction des frais qui eussent été épargnés si le navire avait péri, corps et biens, au moment où l'avarie s'est produite.

Les effets et loyers des gens de mer, les bagages des passagers, les munitions de guerre et de bouche dans la mesure nécessaire au voyage, bien que remboursés par contribution, ne font pas partie de la masse contributive.

ARTICLE 15.

Les règles relatives à l'avarie commune doivent s'appliquer même lorsque le danger, cause directe du sacrifice ou de la dépense, a été amené, soit par la faute du capitaine, de l'équipage ou d'une personne intéressée au chargement, soit par le vice propre du navire ou de la marchandise. Le recours que donne la faute ou le vice propre est indépendant du règlement de l'avarie commune.

ARTICLE 16.

Toutes les avaries communes successives se règlent simultanément, à la fin du voyage, comme si elles ne formaient qu'une seule et même avarie.

Il n'en est autrement que lorsqu'une marchandise est embarquée ou débarquée en un port d'échelle et pour cette marchandise seulement.

ARTICLE 17 (1).

Le règlement d'avaries s'opère au port où la cargaison se délivre et d'après la loi qui régit ce port, en tant qu'elle n'est pas contraire à la loi internationale.

DES ASSURANCES MARITIMES

ARTICLE 18.

L'assureur et l'assuré doivent pouvoir, nonobstant toute stipulation contraire, établir que l'évaluation contractuelle de la chose assurée était supérieure ou inférieure à sa valeur réelle.

(1) **VARIANTE** : « Le règlement d'avaries s'opère au lieu où la cargaison se délivre et d'après la loi du pavillon. »

Article 19.

L'assurance est nulle quand, à la date du contrat, l'heureuse arrivée ou le sinistre était connu du contractant ou du mandataire qui a agi pour lui.

Cette connaissance sera présumée si le fait était, à ce moment, notoirement connu au lieu où se trouvait le contractant ou son mandataire.

Article 20.

A l'exception du règlement des avariés communes, pour lequel les assureurs sont censés accepter la loi qui régit les assurés, les contestations relatives au contrat d'assurance maritime doivent, dans les cas que, ni la loi internationale, ni la police ne prévoient, être tranchées d'après la loi, les conditions et les usages du pays auquel les parties ont emprunté cette police.

DE L'ABORDAGE.

Article 21.

En cas d'abordage fortuit ou douteux, chacun supporte son dommage, sans répétition.

En cas d'abordage fautif, le dommage est supporté par l'auteur de la faute.

S'il y a eu faute commise à bord des deux navires, il est fait masse des dommages, lesquels sont supportés par les deux navires, proportionnellement à la gravité qu'ont eue les fautes respectivement commises.

L'action en dommages intérêts pour cause d'abordage peut être intentée devant le tribunal dans la juridiction

duquel l'abordage a eu lieu, devant tout tribunal dans la juridiction duquel le navire abordeur peut être saisi, enfin devant le tribunal dans la juridiction duquel se trouve le port d'attache du navire abordeur ou du navire abordé.

DE L'ASSISTANCE.

ARTICLE 22.

L'assistance sera rémunérée d'après les règles de l'équité, en prenant surtout en considération les circonstances suivantes : le zèle déployé, le temps employé, les services rendus au navire, aux personnes et aux choses, les dépenses faites et les pertes subies par les sauveteurs, le nombre des personnes qui sont intervenues activement, le danger auquel ces personnes ont été exposées, le danger qui menaçait le navire, les personnes et les choses sauvées, enfin la valeur dernière des objets sauvés, déduction faite des frais.

Tout contrat fait durant le danger est sujet à rescision.

N'ont aucun droit à une indemnité d'assistance :

a) Les personnes faisant partie de l'équipage du navire assisté ;

b) Celles qui ont imposé leurs services.

FINS DE NON-RECEVOIR.

ARTICLE 23.

Toute action contre le capitaine ou contre les assureurs, pour dommages arrivés à la marchandise chargée, est non-recevable si le destinataire n'a pas provoqué une expertise de la marchandise avant de la recevoir; néanmoins, si la véri-

fication n'a pas précédé la réception, l'expertise peut être demandée dans les quarante-huit heures de la réception.

Toute action du capitaine contre le chargeur, pour frais faits dans l'intérêt de la marchandise chargée, est non-recevable si le capitaine a livré la marchandise et reçu le fret sans faire de réserves.

PRESCRIPTIONS.

Article 24.

L'action en payement d'une indemnité pour abordage, assistance, sauvetage ou avarie particulière, l'action en contribution d'avarie commune se prescrivent par un an.

Il en est de même de toute action dérivant du contrat de transport maritime, soit de la part du capitaine contre l'affréteur ou le chargeur, soit de la part de l'affréteur contre le capitaine ou le chargeur, soit de la part du chargeur contre le capitaine ou l'affréteur.

Le délai d'un an court à partir de la fin du voyage, si celui-ci peut être achevé, et, s'il ne le peut, à partir du moment où l'intéressé a pu agir utilement. En cas d'assistance ou de sauvetage, c'est la fin du voyage du navire assistant ou sauveteur qu'il faut considérer.

TABLE.

Bruxelles — Imp. Polleunis, Ceuterick & Lefébure, rue des Ursulines, 35.

En vente chez les mêmes Libraires :

Actes du Congrès international de droit commercial d'Anvers (1885), publiés par les soins du Secrétariat.

Un volume grand in-8° 10 fr.

La loi espagnole (1885) relative au commerce maritime, traduite et mise en concordance avec les lois similaires allemande, belge, française, italienne et néerlandaise par Victor Jacobs, avocat à la Cour d'appel de Bruxelles, membre de la Chambre des représentants et Lambert Ouwercx, avocat, docteur en sciences politiques et administratives.

Un volume grand in-8° fr. 2,50.



HARVARD LAW LIBRARY

FROM THE LIBRARY

OF

RAMON DE DALMAU Y DE OLIVART

MARQUÉS DE OLIVART

RECEIVED DECEMBER 31, 1911

